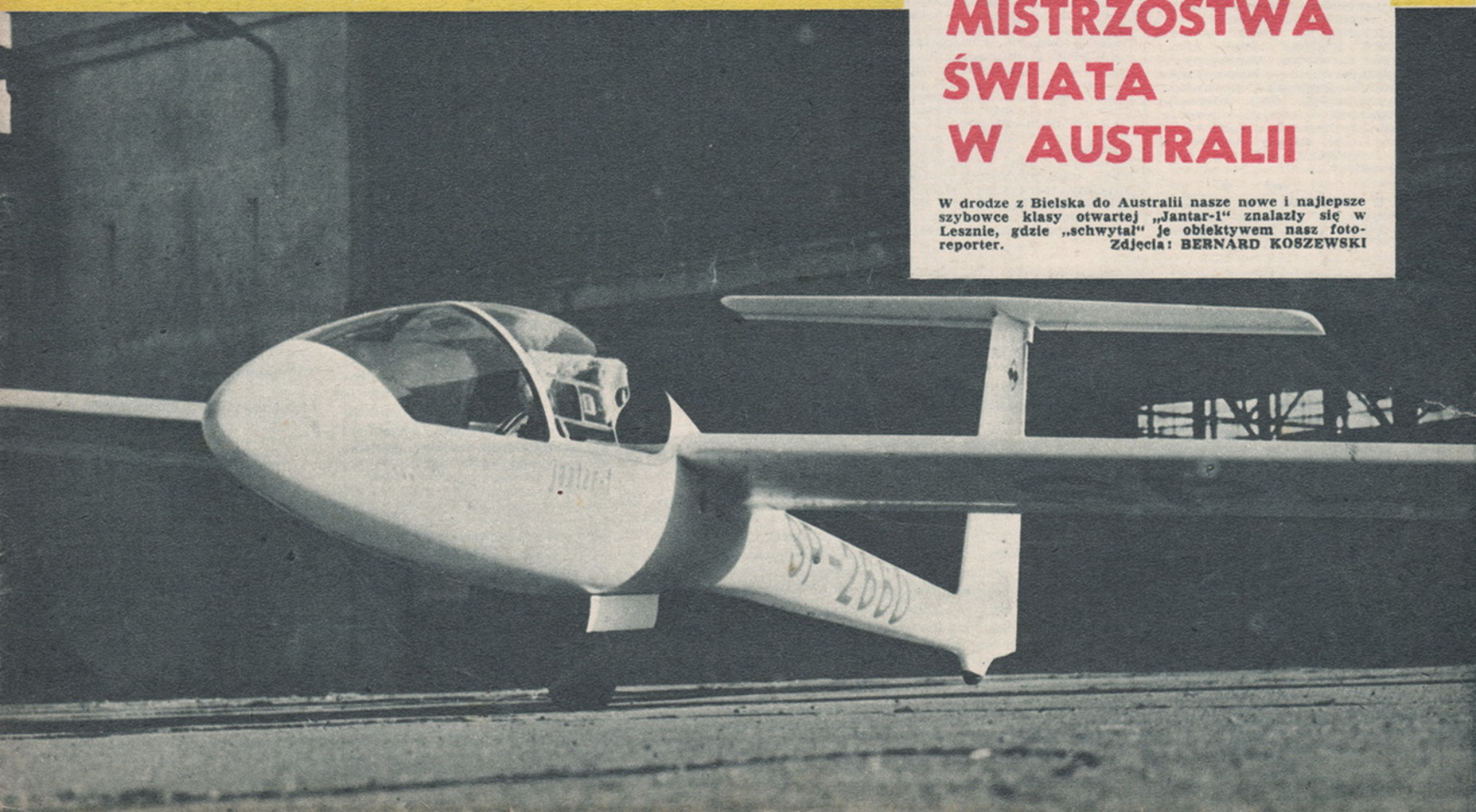
NR 43 (1164) ● 28 PAŹDZIERNIKA 1973 ● CENA 3 ZŁ

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

„JANTAR-1" DLA POLSKIEJ EKIPY NA MISTRZOSTWA ŚWIATA W AUSTRALII

W drodze z Bielska do Australii nasze nowe i najlepsze szybowce klasy otwartej „Jantar-1" znalazły się w Lesznie, gdzie „schwytał" je obiektywem nasz fotoreporter. Zdjęcia: BERNARD KOSZEWSKI



AWANSE I ODZNACZENIA LOTNIKÓW

W 30 rocznicę bitwy pod Lenino, w ramach centralnych uroczystości poświęconych 30-leciu Ludowego Wojska Polskiego, Rada Państwa nadała najbardziej zasłużonym w dziele umacniania obronności kraju nominacje na stopnie generalskie i wysokie odznaczenia państwowe. Wśród wyróżnionych byli m. in. lotnicy wojskowi.

Na stopień generała brygady mianowany został m. in. szef sztabu Dowództwa Wojsk Lotniczych płk dypl. pil. **JÓZEF SOBIERAJ.**

Order Sztandaru Pracy I klasy m. in. otrzymali: dowódca Wojsk Lotniczych gen. bryg. pil. **HENRYK MICHAŁOWSKI** i dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju gen. dyw. pil. **ROMAN PASZKOWSKI.**

Krzyżem Komandorskim Orderu Odrodzenia Polski odznaczony został m. in. komendant Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie gen. bryg. pil. **JÓZEF KOWALSKI.**

WYNIKI KONKURSU „Wczoraj i dziś polskiego lotnictwa"

JURY konkursu na wspomnienia lotników i ludzi związanych z lotnictwem, zorganizowanego — pod patronatem Dowódcy Wojsk Lotniczych gen. bryg. pilota **Henryka Michałowskiego** — przez redakcje „Nurtu", „Skrzydlatej Polski", „Wiraży" i Sekcję Naukową Klubu Twórców Lotniczych, przy współudziale Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego, Aeroklubu PRL oraz Wielkopolskiego Towarzystwa Kulturalnego — w składzie: płk mgr **Zygmunt Bulzacki** — Dowództwo Wojsk Lotniczych, mgr **Jerzy R. Konieczny** — redaktor naczelny „Skrzydlatej Polski", dr **Krzysztof Kostyrko** — redaktor naczelny „Nurtu", rektor Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza prof. dr **Benon Miśkiewicz** (przewodniczący jury), red. **Kazimierz Młynarz** — zastępca redaktora naczelnego „Nurtu" (sekretarz jury), mgr **Eugenia Śliwińska** — Dowództwo Wojsk Lotniczych, przyznało nagrody, wyróżnienia i honorowe wyróżnienia następującym uczestnikom konkursu:

WIELKĄ NAGRODĘ, w wysokości 20 000 zł, ufundowaną przez Dowódcę Wojsk Lotniczych za najlepsze wspomnienia poświęcone lotnictwu ludowego Wojska Polskiego, otrzymał **Kazimierz WIERZBICKI** z Warszawy, za pracę oznaczoną godłem „Kordzik" (bez tytułu).

NAGRODĘ PIERWSZĄ, w wysokości 15 000 zł, otrzymała praca, **Andrzeja ABŁAMOWICZA** z Warszawy pt. „Nikogo nie zestrzeliłem" — godło „Kos".

DWIE DRUGIE NAGRODY, po 10 000 zł, otrzymały następujące prace: **Mieczysława PRUSZYŃSKIEGO** z Warszawy, „Wspomnienia lotnika Dywizjonu 305 Ziemi Wielkopolskiej" — godło „Dywizjon 305"; **Tadeusza DALECKIEGO** z Warszawy, pt. „Gościnne niebo" — godło „Step".

TRZY TRZECIE NAGRODY, po 5 000 zł, otrzymały następujące prace: **Jana KALENIAKA** ze Szczawna-Zdroju — „6 pułk lotnictwa szturmowego" — godło „Celownik"; **Wacława KRÓLA** z Poznania — „NOPLO znaczyło Nieetatowy Ośrodek Przeszkoleniowy Lotnictwa Operacyjnego" — godło „Zefir"; **Andrzeja ROPELEWSKIEGO** z Gdyni — „Moja droga do dęblińskiej szkoły orląt" — godło „Karaś".

PIĘĆ WYRÓŻNIEŃ, po 2 000 zł, otrzymały następujące prace: **Tadeusza ARABSKIEGO** z Nowej Huty — „Alarm ogłoszono o świcie" — godło „Jastrząb"; **Wojciecha PLESZCZAKA** z Poznania — „Droga do lotnictwa — w szkole lotniczej — Trudne dni rozwoju ludowego lotnictwa" — godło „Jarzębina"; **Zbigniewa BUCZKA** z Bydgoszczy — „Droga do lotnictwa" — godło „Czkałowiec"; **Henryka KRAJEWSKIEGO** z Warszawy — „Znojny trud" — godło „Inżynier"; **Waldemara BOŁOTOWICZA** z Bydgoszczy — „Z pamiętników spadochroniarza" — godło „Ikar".

WYRÓŻNIENIA HONOROWE otrzymały następujące prace: **Michała SCIPIO DEL CAMPO** z Katowic — „Wspomnienia z nieba i z ziemi"; **Tadeusza OLĘDZKIEGO** z Poznania — praca bez tytułu; **Romana MECHLIŃSKIEGO** z Grudziądza (godło „Skrzydło 60") — „60 lat grudziądzkich szkół lotniczych" i **JÓZEFA MIZERY** z Poznania (godło „Wirus") — „Sokolik".

Laureatom naszego konkursu serdecznie gratulujemy. Wręczenie nagród odbyło się 10 października w Garnizonowym Klubie Oficerskim w Poznaniu. Omówienie konkursu zamieścimy w następnym numerze. **(r)**

Z LOTU PO KRAJU

● **WARSZAWA.** Z okazji 30-lecia ludowego Wojska Polskiego przebywała w Polsce z przyjacielską wizytą grupa radzieckich generałów i oficerów, którzy pełnili przez wiele lat służbę w LWP na odpowiedzialnych stanowiskach dowódczych. W grupie tej był m. in. pierwszy dowódca lotnictwa WP gen. płk **F. P. Połynin.** Radzieccy towarzysze broni zostali udekorowani przez ministra Obrony Narodowej Złotymi Medalami „Za Zasługi dla Obronności Kraju". Otrzymali także pamiątkowe medale 30-lecia LWP.

*

● **WARKA.** 7 października br. nadano zespołowi szkół ogólnokształcących, zakładom kształcenia nauczycieli, szkołom zawodowym i innym placówkom oświatowo-wychowawczym w Warce imię 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego OPK „Warszawa". W uroczystości wzięli udział przedstawiciele dowództwa Wojsk OPK, pułku „Warszawa" i weterani lotnictwa.

*

● **WARSZAWA.** Rozkazem ministra Obrony Narodowej wpisem do „Honorowej Księgi Czynów Żołnierskich" w jubileuszowym roku 30-lecia LWP wpisani zostali m.in.: kpt. **Bronisław Chochorowski** (pośmiertnie) — starszy pilot pułku lotnictwa myśliwsko-szturmowego, mjr **Hieronim Kowalski** — zastępca dowódcy eskadry lotnictwa myśliwskiego i kpt. **Aleksy Antonowicz** — nawigator lotnictwa myśliwskiego.

*

● **KRAKÓW.** Na Błoniach odbyła się przysięga młodych żołnierzy wojsk powietrzno-desantowych. Uroczystą przysięgę poprzedziło w koszarach tradycyjne pasowanie młodych żołnierzy na skoczków spadochronowych. Po defiladzie odbył się pokaz skoków spadochronowych.

*

● **SZCZECIN.** Na lotnisku Aeroklubu Szczecińskiego w Dąbiu rozegrano IV Okręgowe Zawody Samolotowe z udziałem pilotów aeroklubów: Poznania, Zielonej Góry i Szczecina. Pierwsze dwa miejsca zajęły załogi Aeroklubu Poznańskiego: **R. Guma** i **J. Centka,** przed **J. Brzezińskim** i **K. Stachowiakiem.**

*

● **WARSZAWA.** Znany modelarz **Andrzej Rachwał** zwyciężył w kategorii modeli prędkich (i ustanowił zarazem rekord Polski — 233,7 km/h) na międzynarodowych zawodach modelarskich na Węgrzech, w których startowały ekipy 5 krajów (ponad 100 zawodników).

TRANSPORT

● **Z DNIEM 1 LISTOPADA** br. wprowadzone zostają „opłaty trasowe" za korzystanie z urządzeń i świadczeń służb zabezpieczenia ruchu lotniczego na drogach lotniczych w polskiej przestrzeni powietrznej. Jak już niejednokrotnie zaznaczaliśmy, opłaty takie obowiązują od dość dawna w większości krajów europejskich, m.in. w Czechosłowacji, NRD i Rumunii. Występują one niezależnie od opłat lotniskowych za start i lądowanie oraz obsługę naziemną samolotów. Opłaty trasowe pobierane będą od obcych statków powietrznych, zarówno lądujących w naszych portach lotniczych jak i wykonujących nad terytorium polskim przeloty tranzytowe. Podobnie jak w innych krajach, wysokość opłaty uzależniona jest od ciężaru statku powietrznego i długości odbywanego lotu nad obszarem polskim. Samolot klasy II-18 wykonujący lot z północnego zachodu do Warszawy płacić będzie 14 dol. za przelot na tej trasie, B-707 — 24 dol. itp. Od opłat **zwolnione** są m.in. statki ratownicze i sportowe, uczestniczące w zawodach. Opłaty trasowe nie są pobierane także od samolotów lekkich, o ciężarze poniżej 2 ton.

*

● **WE WRZEŚNIU** br. LOT przewiózł 65,5 tys. pasażerów w ruchu zagranicznym i 104 tys. na liniach krajowych, wykonując 12,1 mln tkm ogólnej pracy przewozowej. W porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego, liczba pasażerów zagranicznych wzrosła o 18%, krajowych o 22%, a ogólna praca przewozowa o 21%. Przewozy towarowe zwiększyły się o 13%.

*

● **W UBIEGŁYM MIESIĄCU,** w porcie krajowym na Okęciu, oddane zostały do użytku noclegownia i stołówka LOT-u. Budynek usytuowany jest w pobliżu bazy remontowej i pomieszczeń administracyjnych przedsiębiorstwa.

(O)

SZD-41 „JANTAR STANDARD" dla polskiej ekipy na mistrzostwa świata w Australii

Z Ośrodka Badawczo-Rozwojowego Szybownictwa w Bielsku-Białej otrzymaliśmy telegram następującej treści:

Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Szybownictwa zawiadamia, że w dniu 3 października 73 został oblatany wysokowyczynowy, całkowicie laminatowy szybowiec SZD-41 „Jantar-Standard". Szybowiec ten przeznaczony jest dla ekipy polskiej na mistrzostwa świata w Australii.

Dyrektor OBRS inż. **Jerzy Śmielkiewicz**

Nasze gratulacje.

SKRZYDLATA Korespondencje POLSKA

OPOLSCY SPADOCHRONIARZE

W Aeroklubie Opolskim odbyły się klubowe zawody spadochronowe. W skokach na celność lądowania z wysokości 1 000 m zwyciężył **Ryszard Nawrat,** zdobywając po raz drugi Puchar Przechodni Przewodniczącego WKKFiT w Opolu. Miejsca drugie i trzecie zajęli: **Jerzy Wawrzkiewicz** i **Piotr Tratkiewicz.**

W kończącym się sezonie skoczkowie Aeroklubu Opolskiego, pomimo niedużej liczebności sekcji, wykonali ogółem 1 200 skoków. Organizowano skoki do wody, z dużych wysokości i w nocy. Spadochroniarze wielokrotnie uświetniali różne uroczystości, odbywające się na stadionach Opolszczyzny.

Współpracując z Aeroklubem Kladno w Czechosłowacji, Aeroklub Opolski wysłał ekipę spadochroniarzy na zawody w Rakovniku. Startowało 52 zawodników z całej Czechosłowacji. Opolanie zajęli zespołowo czwarte miejsce. W klasyfikacji indywidualnej **Czesław Kudlek** był trzeci, a **Jerzy Closka** siódmy.

Czesław Kudlek

NOWOŚCI WYDAWNICZE

SKOK POD CHMURY I ZZA ... CHMUR — B. Tuszyński. Wydawnictwo Sport i Turystyka — 1973. Str. 32, cena 6 zł. Znany dziennikarz sportowy okazał się również entuzjastą i propagatorem sportów lotniczych, publikując interesującą książeczkę. Jest to zbiorek kilku pozycji na tematy lotnicze, pisanych w różnych okresach reporterskich wędrówek autora. Lotnicze przygody naszych sławnych pilotów i spadochroniarzy — uzupełnione są licznymi danymi na temat osiągnięć polskiego sportu szybowcowego i spadochronowego.

*

DOWODZENIE OBRONĄ POWIETRZNĄ KRAJU W CZASIE II WOJNY ŚWIATOWEJ — S. Zawadzki. Wydawnictwo MON — 1973. Str. 153, cena 10 zł. Wybrane zagadnienia. Szczegółowa charakterystyka struktur organów dowodzenia oraz analiza metod dowodzenia obroną powietrzną kraju w różnych okresach drugiej wojny światowej w Europie. W pracy rozpatrzono specyfikę organizacyjną i bojowo-techniczną systemów OPK w armiach kilku uczestników wojny — Polski, Niemiec, W. Brytanii i Związku Radzieckiego.

*

ZWYCIĘSTWO PRZED DOGRYWKĄ — A. Mroczek. Wydawnictwo „PAX" — 1973. Str. 259, cena 30 zł. Powieść dla młodzieży znanego dziennikarza — publicysty lotniczego. Jej treścią są przygody modelarzy lotniczych.

KONSTRUKTOR I WYNALAZCA

TADEUSZ Grzybowski znany jest w polskim przemyśle lotniczym, jako ten z najbardziej twórczo zaniepokojonych. Jego praca uzyskuje zawsze najwyższą ocenę; do powierzonych mu zadań zawsze wnosi „coś swojego", a pomysłów nigdy mu nie brakuje. Pracuje wydajnie, samodzielnie i zespołowo, doskonali mieleckie samoloty i sięga do rewelacyjnych rozwiązań. Polski przemysł lotniczy ma wielu zdolnych konstruktorów, ale na liście tak upartych i konsekwentnych w działaniu z pewnością jego nazwisko powinno być gdzieś na samym początku.

Wielokrotnie proponowano mu kierownicze stanowisko, ale odmawiał przyjęcia, gdyż wychodzi z założenia, że ma jedynie predyspozycje do tworzenia i tu też szuka okazji do wyrażenia piękna swojego trudnego, ale ciekawego zawodu konstruktora. Nietypowa też była jego droga do lotnictwa.

Syn rolnika i wiejskiej nauczycielki, fascynował się we wczesnej młodości wiatrakami. I jak dziś opowiada, jeszcze w gimnazjum zaczął badać możliwości zastosowania systemu napędowego owych wiatraków do statków rzecznych. Budował nawet model trochę udziwnionego stateczku i w ten sposób zetknął się z literaturą aerodynamiczną, następnie lotnictwem. W okresie międzywojennym były to zupełnie rzadkie zainteresowania, mało popularne. On się tym nie przejmował, wiedząc już wtedy, że lotnictwo ma wielką przyszłość, że człowiek będzie szukał coraz doskonalszych „statków", by unieść się w powietrze i szybciej pokonywać odległości. Zapisał się więc i studiował przez 4 lata na Politechnice Lwowskiej, aż do wybuchu II wojny światowej.

Skończył studia tuż po wojnie w AGH w Krakowie, ale wcześniej włożył na długo mundur żołnierza I Armii Wojska Polskiego. Walczył w ramach I Frontu Białoruskiego; przeszedł daleką bojową drogę — przez Warszawę, Wał Pomorski, do Berlina. A już jesienią 1945 r. kontynuował przerwane studia. W dwa lata później z dyplomem magistra inżyniera wszedł w skład biura konstrukcyjnego płatowców Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego Psie Pole we Wrocławiu, kierowanego ówcześnie przez prof. Jerzego Teisseyre.

Następnie, gdy ten naukowiec o światowej sławie został profesorem Politechniki Wrocławskiej, Tadeusz Grzybowski został jego asystentem do spraw prowadzenia prac projektowych lotniczych (1949—1954). Nasz sympatyczny rozmówca, indagowany o tamten okres powiedział nam:

Zdjęcie: Zenon Kędra

— Tamte lata, choć nieraz „chłodne i głodne", zaliczam do najbardziej chyba pracowitych. Wtedy przecież krystalizowały się moje konstrukcyjne zainteresowania, otrzymałem praktyczny „szlif" w mym ulubionym kierunku pracy i tworzenia.

Malaryczny klimat Wrocławia zmusza go do zmiany miejsca pracy i zamieszkania. Był w Knurowie, Poznaniu, a w r. 1957 osiadł z rodziną w Mielcu. Miejscowa Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego „Delta" zawsze potrzebowała tak wysokiej klasy fachowców, jak właśnie mgr inż. Tadeusz Grzybowski. Spotkał się tu z serdecznością i pomocą w rozwijaniu uzdolnień i inicjatywy twórczej. Pracował w miejscowej wytwórni przy obliczeniach aerodynamicznych, wyczynów i stateczności wielu miejscowych konstrukcji lotniczych; m. in. w mieleckiej „Kani-2" i „Kani-3" za jego sprawą zwiększono dwukrotnie usterzenie. Jego dziełem są fotele w pasażerskich An-2 i ich ustawienie, oraz wiele nowości konstrukcyjnych w szkolno-treningowej „Iskrze". Obecnie jest koordynatorem prac przy budowie nowego samolotu polsko-radzieckiego M-15, który pomyślnie przechodzi próby.

Tadeusz Grzybowski jest też znakomitym racjonalizatorem i wynalazcą, jednym z niewielu członków Klubu Milionerów WSK „Delta" w Mielcu, zrzeszającego jedynie pracowników, których pomysły przyniosły przedsiębiorstwu ponad milion złotych oszczędności. Jest również autorem dwóch wynalazków lotniczych: samolotu pionowego startu (nr patentu 40 208 z r. 1956) oraz wielołopatowego śmigła tunelowego (nadmuchiwanego), opatentowanego w r. 1963 (nr patentu 54 877), które to śmigło zbudował wspólnie z inż. Stanisławem Krupińskim. Wymyślił następnie rewelacyjny cyrkiel traserski (patent z r. 1966, nr 57 448). W rozpatrzeniu są dalsze jego wynalazki.

Rozwiązania techniczne w samolocie pionowego startu są jak na nasze warunki rewelacyjne i nie spotykane w świecie. Autor mówi o swym pomyśle bardzo skromnie:

— Po prostu po obu stronach kadłuba zastosowałem dwa śmigła tunelowe i to pod płatem. Pozwala to na uzyskanie jak gdyby skrzydła wentylatorowego, a śmigła są przestawialne wraz z tunelami. Mówiąc krótko — do startu pionowego osie śmigieł ustawiają się pionowo, potem do lotu przejściowego pod kątem ukośnym (około 45°), a wreszcie do lotu poziomego — w poziomie.

Takie rozwiązanie dyktowała mu, jak sam oświadcza, zdobyta wiedza teoretyczna i praktyczna. Opowiada dziś o swym samolocie jak o czymś zupełnie oczywistym i znanym, a przecież realizacja pomysłu kosztowała go kilka lat intensywnej pracy i pochłonęła wiele energii. Jeszcze dziś wnosi konstruktor zmiany do budowanego przez siebie modelu tego samolotu, który waży jedynie 3,5 kg (silnik o mocy 1,5 KM). W tym roku ów model wynalazku ma być oblatany i jeżeli zda egzamin — być może znajdzie zastosowanie w polskim przemyśle. Autor bowiem tak przygotował dokumentację, że może być ona bardzo szybko przystosowana do tego rodzaju potrzeb.

Tadeusz Grzybowski ma w Mielcu opinię „najbardziej zamyślonego". Zaskakuje współtowarzyszy ciągle nowymi pomysłami, rozwiązuje trudne problemy i to na sposób nowoczesny. Oto ostatni wpadł na pomysł, że jego śmigło nadmuchiwane może też być balonem, czy też spadochronem, i już kombinuje, oblicza, bada i ma zajęcie na długi okres czasu. Chodzą mu „po głowie" i inne rozwiązania, lubi bowiem nowości i nie ma dla niego w technice nic stałego. Jest w pełni zadowolony, gdy jego czas wypełniony jest twórczą działalnością, kontaktami z pracownikami warsztatów, którzy nieraz korygują jego przemyślenia swymi własnymi doświadczeniami. Z przyjemnością też zanotowałem słowa inżyniera Grzybowskiego: — Konstruktor nie może być zarozumiały, sam nic nie zrobi. Radzę się wielokrotnie warsztatowców, którzy mają zdrowy sąd, doświadczenie, a więc tę niezbędną wiedzę praktyczną. Cenię takie opinie i zawsze się do nich odwołuję.

RYSZARD NICZYPORUK

KRYZYS W SPORCIE SAMOLOTOWYM TRWA

PO srogich batach, jakie w tegorocznym Rajdzie Przyjaźni o memoriał Żwirki i Wigury sprawili nam bracia Czechosłowacy byliśmy ciekawi, co zobaczymy na XVI Samolotowych Mistrzostwach Polski Rajdowo-Nawigacyjnych. W Lesznie okazało się, że krytyczne uwagi, które zamieściła prasa po memoriałowym rajdzie były całkowicie uzasadnione.

Na starcie mistrzostw stanęły 24 załogi, czyli o jedną trzecią mniej aniżeli Aeroklub PRL zapowiadał w oficjalnej informacji prasowej wydanej przed imprezą. Zatrzymajmy się przez moment przy liczbie uczestników. Ponieważ niektóre aerokluby były reprezentowane przez kilka załóg, łatwo się doliczyć, iż blisko połowa naszych klubów mistrzostwami w ogóle nie była zainteresowana. I to jest pierwsze smutne spostrzeżenie, świadczące o trwającym ciągle kryzysie w sporcie samolotowym. Źródeł tego kryzysu należy szukać jeszcze w latach 1958—1968, w których praktycznie zaniechano w Aeroklubie PRL sportowego szkolenia samolotowego. Wprawdzie w ostatnich latach sytuacja w tym zakresie uległa pewnej poprawie, ale nadal szkolenie samolotowe stanowi zupełny margines działalności aeroklubów regionalnych, w których sekcje samolotowe są chude jak sam krawiec Niteczka. Sport sportem, ale dodajmy, że dzieje się to w czasach, kiedy lotnictwo gospodarcze i komunikacyjne aż piszczy o nowych, z wysokimi kwalifikacjami pilotów.

Tymczasem, co na liście startowej mistrzostw widać w sposób oczywisty, brak jest młodych pilotów o przyzwoitych umiejętnościach, brak jest napływu młodych zawodników z aeroklubów. Jedynego wyłomu w tej atmosferze marazmu dokonał przed kilku laty Aeroklub Rzeszowski, którego młodzi reprezentanci śmiało się wdarli do czołówki. Wychowankowie ARz — Baran, Świadek, Staryszak i Stafiej — także i na tych mistrzostwach odegrali niepoślednią rolę. Można tylko pomarzyć, jak to byłoby pięknie, gdyby i w innych klubach tak dbano o nowe kadry.

Wśród uczestników XVI Samolotowych Mistrzostw Polski przeważali więc doświadczeni rutyniarze, nierzadko rekrutujący się spośród etatowego personelu. Oczywiście nie mamy nic przeciwko uprawianiu sportu przez instruktorów czy szefów wyszkolenia, ale... chcielibyśmy też oglądać na mistrzostwach ich uczniów.

Większość zawodników skarżyła się na mały trening przed mistrzostwami. To prawda. Oficjalnie przydzielany resurs nie jest zbyt wielki, ale istnieją przecież możliwości rozszerzenia go w oparciu o wygospodarowane przez aeroklub regionalny środki. Dziwna jest tu z jednej strony bezwładność klubów w tym działaniu, z drugiej zaś aktywniejsze kluby są „mrożone" przez centralną służbę finansową, która dochody własne każe przeznaczać na inne cele. A tymczasem Główny Inżynier Aeroklubu PRL systematycznie wskazuje na różnych naradach, że istnieją jeszcze rezerwy resursowe, które można by wykorzystywać w aeroklubach.

Wydaje się, że jest to wprost idealne zadanie dla społecznych zarządów sekcji. Cóż, kiedy brakuje nam oddanych sprawie działaczy w sporcie samolotowym, nie tylko na szczeblu klubowym ale też i centralnym. Bo Komisja Samolotowa APRL nie przejawia — powiedzmy delikatnie — ożywionej działalności. Wydaje się też nam, że nie panuje nad sytuacją Wydział Samolotowy ZG APRL, któremu chyba brakuje w ogóle koncepcji działania.

Przykładem, potwierdzającym tę tezę, może być kadra juniorów samolotowych, o specjalności rajdowo-nawigacyjnej. Kiedyś trener Dudzik zaczął się zajmować młodymi pilotami i efekty były z miejsca widoczne. Dlaczego zatem zaprzestano pracy z młodzieżą? Jeden krótciutki wiosenny obóz praktycznie nic nie znaczy. A zawody juniorów ktoś z nieznanych przyczyn zlikwidował.

Brak działaczy samolotowych uwidocznił się w pracy komisji sędziowskiej XVI Samolotowych Mistrzostw Polski. Mimo najlepszych chęci do

Jan Baran (z prawej) i Wiesław Wiśniewski (Rzeszów) zdobyli srebrne medale.

MISTRZOWIE POLSKI

NOWO kreowany samolotowy mistrz Polski, Edward Popiołek, dobrze jest znany lotniczym kibicom z... szybownictwa. W tej dziedzinie, rozpoczął bowiem swoją sportową karierę. Pilotażu szybowcowego uczył się w Krakowie u instruktora Wiesława Wolańskiego w roku 1957. Na szybowcowych mistrzostwach Polski zadebiutował w 1962 r. Do kadry został powołany w 1967 r. i, z roczną przerwą, jest do dziś jej członkiem. Jako szybownik reprezentuje bardzo wysoką klasę, którą potwierdził w tym roku. W mistrzostwach wywalczył wysoką piątą pozycję. W ubiegłych latach Edward Popiołek był członkiem reprezentacji szybowcowej Polski na zawodach w Związku Radzieckim i Niemieckiej Republice Demokratycznej.

Na samolotach nauczył się latać w 1960 r., również u instruktora Wiesława Wolańskiego, w Krakowie. Na mistrzostwach Polski w tej dyscyplinie zadebiutował w roku 1965 jako nawigator Edwarda Kieszkowskiego. W następnych latach startuje już jako pilot i zawsze zajmuje miejsca w ścisłej czołówce. Reprezentuje też nas w Rajdzie Przyjaźni o memoriał Żwirki i Wigury. W imprezie tej był trzeci w ubiegłym sezonie i szósty — w obecnym.

Sport lotniczy idealnie łączy z pracą zawodową i naukową. Posiada tytuł doktora inżyniera i jest adiunktem w Instytucie Kształtowania Ochrony Środowiska Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie. W sumie wylatał dotychczas ponad tysiąc godzin na szybowcach i 650 na samolotach.

Krzysztof Lenartowicz jest również wychowankiem Aeroklubu Krakowskiego. Szkolenie szybowcowe odbył w roku 1966, a samolotowe — w 1970 r. Wylatał dotychczas 220 godzin na szybowcach i 320 na samolotach. Jako nawigator zadebiutował w ubiegłym roku w Rajdzie Przyjaźni. W tym roku spróbował sił jako pilot w zawodach II ligi — zimowych i Złocie do morza.

Reprezentanci Aeroklubu Krakowskiego, Edward Popiołek i Krzysztof Lenartowicz, prowadzenie w XVI Samolotowych Mistrzostwach Polski objęli już po pierwszej konkurencji i nie oddali go aż do końca, systematycznie powiększając swoją przewagę. Załoga ta wykazała znakomitą formę we wszystkich konkurencjach, za każdym razem zdobywając blisko maksimum możliwych do uzyskania punktów. W żadnej z konkurencji nie znaleźli się na dalszym miejscu niż trzecim.

Nowy samolotowy mistrz Polski, Edward Popiołek, jest nie tylko znakomitym pilotem. Ma już też poważny dorobek naukowy jako pracownik Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie. W środowisku lotniczym jest bardzo lubiany za swoją bezpośredniość, koleżeńskość i stałą pogodę ducha. Warto tu dodać, iż żona Edwarda Popiołka — Maria pochodzi ze znanej lotniczej rodziny pp. Olszewskich z Gdańska i aktualnie jest członkiem kadry narodowej w szybownictwie. Edward i Maria mogą jednak trenować na zmianę, ponieważ rośnie już nowa latorośl w rodzinie Popiołków i ktoś musi stale dyżurować w domu...

Najlepsza załoga mistrzostw, reprezentanci Aeroklubu Krakowskiego: Edward Popiołek i Krzysztof Lenartowicz.

Próby nawigacyjne kończyło zadanie pilotażowe: lądowanie na celność.

Zdjęcia: B. Koszewski

pracy i dobrej woli, sędziowie z braku doświadczenia podejmowali decyzje, które wzbudziły liczne kontrowersje i protesty. Można się spodziewać, że dotrą one nawet do Komisji Samolotowej APRL, jeśli takowa kiedyś się zbierze...

Regulamin samolotowych mistrzostw wprowadził pewne innowacje, ale ciągle jeszcze program walki jest zbyt ubogi, monotonny. Sprowadza się głównie do identyfikacji zdjęć z obiektami w terenie oraz odszukiwania znaków. A wzorów nie trzeba daleko szukać. Wystarczy sięgnąć po regulaminy organizowanych przez Kraków lotów Płd. Zachodniej Polski sprzed kilku lat.

Dobrze, iż w regulaminie mistrzostw zaplanowano nocne konkurencje. Zmusiło to zawodników do przypomnienia w ich aeroklubach, że w nocy... też można latać. Wprawdzie przygotowanie do mistrzostw ograniczyło się u większości pilotów do uzyskania wpisu z kontroli techniki pilotażu w nocy, ale dobre i to.

Wśród samolotów, na których startowali uczestnicy XVI Samolotowych Mistrzostw Polski, dominowały „Gawrony", „Wilgi", wobec braku wyposażenia radiowo-nawigacyjnego, pozostały w klubowych hangarach, poza dwoma egzemplarzami. Były też nieliczne Jaki-12. Komisja techniczna, oceniająca samoloty po przylocie do Leszna, nie miała powodów do radości. Połowa maszyn nie miała wykonanych obowiązkowych prac przy radiostacji, cztery zdyskwalifikowano, ponieważ nie miały sprawdzonych przyrządów. Szczęściem radio obsłużyła miejscowa grupa osprzętu i tylko nieliczne załogi musiały pożyczać samoloty od kolegów.

Do mankamentów XVI Samolotowych Mistrzostw Polski zaliczyć też trzeba ograniczenie grona uczestników do przedstawicieli aeroklubów regionalnych. Szkoda, że na tę imprezę nie zaproszono reprezentantów z bratnich krajów. Porównanie z zagranicznymi pilotami dałoby obiektywną ocenę wartości naszych zawodników w szerszej skali. Aż prosi się też, aby w mistrzostwach wzięli udział piloci innych rodzajów lotnictwa, przede wszystkim wojskowi. Mamy tu dobry precedens z rajdami dziennikarzy i pilotów, w których to rajdach zawodnicy w mundurach zajmowali czołowe pozycje.

Oj, starczy tych przykrych uwag. Ale jak z nich rezygnować, skoro sport samolotowy od tylu już lat pozostał w tyle za szybownictwem i spadochroniarstwem. Przejdźmy jednak do pozytywów.

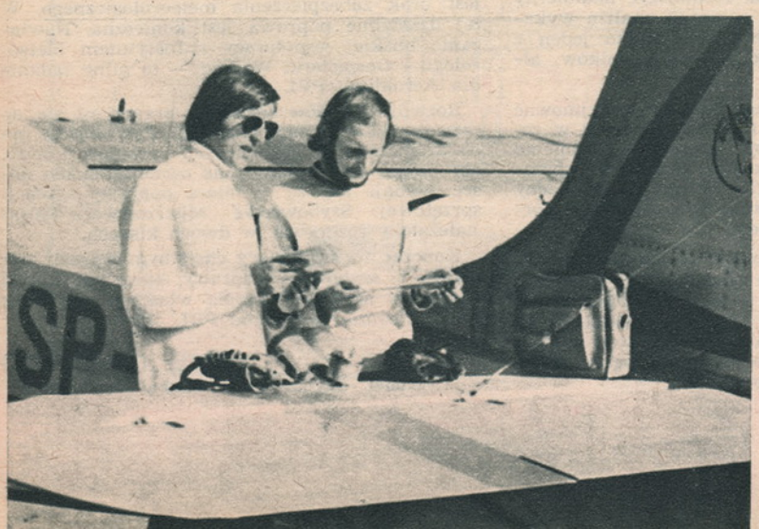
Na wyróżnienie zasługuje przede wszystkim czołowa grupa pilotów, z nowo kreowanym mistrzem Polski Edwardem Popiołkiem (Kraków) na czele. Zawodnicy ci do perfekcji opanowali sztukę latania z zastosowaniem nawigacji szczegółowej i nawet najbardziej wymyślne kształty trasy nie sprawiają im kłopotu. Równocześnie potrafią się przemieszczać dosłownie z sekundową regularnością. Znakomicie też przeglądają teren. Po raz pierwszy w samolotowych mistrzostwach Polski zwycięzca uzyskał tak wysoki procent punktów możliwych do zdobycia. Sądzimy, że Aeroklub PRL wspólnie z przemysłem lotniczym powinien dołożyć wszelkich starań, aby mistrz Polski wystartował w Europejskim Locie FAI lub innej poważnej imprezie zagranicznej.

Dobrze też wywiązali się ze swego obowiązku leszczyńscy gospodarze (kierownikiem mistrzostw był Stanisław Kolasa). W ciągu dziesięciu dni trwania imprezy rozegrano aż osiem konkurencji, w tym dwie nocne. Latania było więc dużo. Organizacja lotów była sprawna i — co trzeba zapisać na plus kierownictwa lotów oraz zawodników — ani przez moment nie zachodziła obawa o jakąś awarię czy kolizję. Nawet kiedy nocne loty trzeba było przerwać z powodu mgły, nikt nie stracił głowy i wszystko odbywało się sprawnie oraz bezpiecznie. W czasie mistrzostw, co jest zasługą służby technicznej, nie zdarzyła się też żadna usterka samolotu. Praca pozostałych działów leszczyńskiego centrum — jak zawsze na dobrym poziomie. Ale że i na słońcu są plamy, już z drugiej imprezy w tym roku (także szybowcowych mistrzostw) wyjechali uczestnicy bez końcowych biuletynów z ostatecznymi wynikami...

Przed nami X Zjazd Aeroklubu PRL. Wydaje się, że wiele na nim miejsca musi być poświęcone problemom sportu samolotowego, szkoleniu, które jest podstawą działalności, kształceniu kadr instruktorskich, których odczuwamy brak wręcz katastrofalny. Mam nadzieję, że uwagi tu zawarte zostaną poszerzone przez samych pilotów i działaczy samolotowych w ramach przedzjazdowej dyskusji na łamach — „Skrzydlatej Polski".

JERZY POMIANOWSKI

Obrońca tytułu mistrzowskiego Witold Świadek (z lewej) wykazał, że nadal liczy się w walce o najwyższe trofea. W końcowej klasyfikacji XVI SamMP wywalczył brązowy medal.



WYNIKI XVI SAMOLOTOWYCH MISTRZOSTW POLSKI RAJDOWO-NAWIGACYJNYCH

Startowały 24 załogi. Rozegrano osiem konkurencji, w tym dwie nocne. W poszczególnych konkurencjach zwyciężyli:

„A" — Edward Popiołek — Krzysztof Lenartowicz (Kraków) — 915 pkt., „B" — Stanisław Pasternak — Witold Kęsoń (Wrocław) — 848 pkt., „C" — Ryszard Kasperek — Eugeniusz Milcarz (Świdnik) — 924 pkt., „D" — Jan Baran — Wiesław Wiśniewski (Rzeszów) — 947 pkt., „E" — Edward Popiołek — Krzysztof Lenartowicz (Kraków) — 950 pkt., „F" — Stanisław Babiarz — Jerzy Jarmoluk (Jelenia Góra) — 865 pkt., „G" — Stanisław Pasternak — Witold Kęsoń (Wrocław), Stanisław Marliński — Anna Przybyła (Radom), Ryszard Kasperek — Eugeniusz Milcarz (Świdnik), Jan Baran — Wiesław Wiśniewski (Rzeszów) oraz Edward Popiołek — Krzysztof Lenartowicz (Kraków) — załogi te uzyskały po 900 pkt., „H" — Waldemar Gross — Stefan Różycki (Wrocław) — 896 pkt.

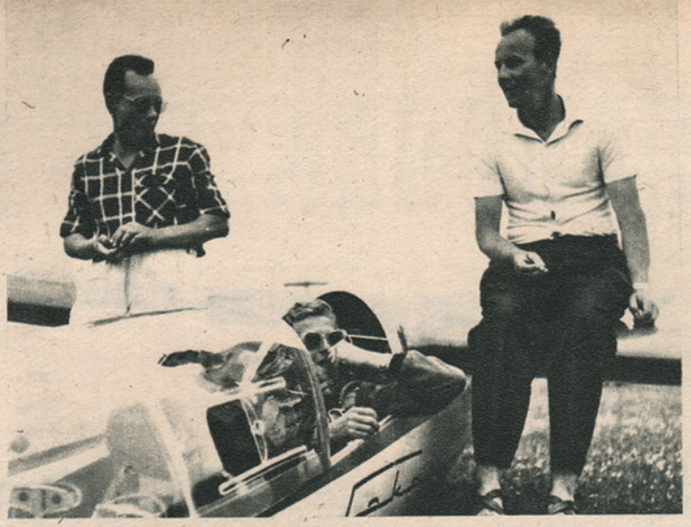
Klasyfikacja łączna XVI SamMP: 1. Edward Popiołek — Krzysztof Lenartowicz (Kraków) — 7 080 pkt., 2. Jan Baran — Wiesław Wiśniewski (Rzeszów) — 6 662 pkt., 3. Witold Świadek — Janusz Trzeciak (Rzeszów) — 6 520 pkt., 4. Ryszard Kasperek — Eugeniusz Milcarz (Świdnik) — 6 395 pkt., 5. Zbigniew Staryszak — Aniela Kisielewska (Rzeszów) — 6 330 pkt., 6. Stanisław Marliński — Anna Przybyła (Radom) — 6 245 pkt., 7. Waldemar Gross — Stefan Różycki (Wrocław) — 6 065 pkt., 8. Lech Szutowski — Marek Bukowski (Bydgoszcz) — 6 014 pkt., 9. Ryszard Wyroba — Konstanty Kosmowski (Bielsko-Biała) — 5 837 pkt., 10. Jerzy Wyciślak — Sadomir Smoliński (Ostrów Wlkp.) — 5 730 pkt.

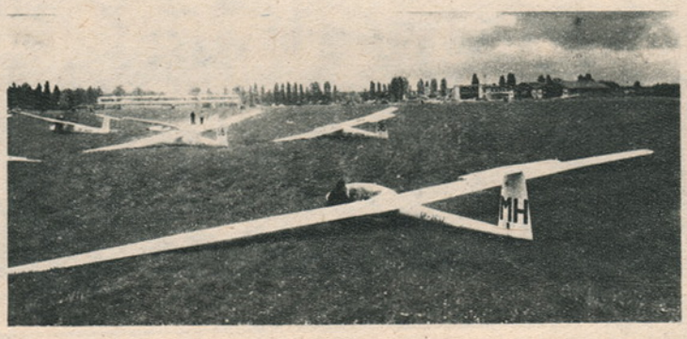
W mistrzostwach startowali reprezentanci następujących aeroklubów: BIAŁYSTOK, BIELSKO-BIAŁA (2 załogi), BYDGOSZCZ, JELENIA GÓRA, KIELCE, KRAKÓW, LUBLIN, OSTRÓW WLKP. RADOM, RZESZÓW (4 załogi), SZCZECIN, ŚWIDNIK, TORUŃ, WARSZAWA (3 załogi), WROCŁAW (4 załogi).

X Zjazd Krajowy Aeroklubu PRL będzie miał istotne znaczenie dla dalszego rozwoju lotnictwa sportowego, musi on wyjść naprzeciw postulatom skrzydlatej braci i zająć się wieloma nabrzmiałymi problemami. Dlatego w poprzednim numerze „Skrzydlatej Polski" zaprosiliśmy do dyskusji pilotów i działaczy, aby zechcieli na naszych łamach zabrać głos w sprawach, które – ich zdaniem – powinny być przedmiotem zainteresowania X Zjazdu Aeroklubu PRL.

Nasza propozycja spotkała się z szerokim odzewem. Od dziś zatem rozpoczynamy publikację głosów w dyskusji przed X Zjazdem. Jako pierwszy zabiera w niej głos współautor wielu sukcesów polskiego szybownictwa, człowiek dobrze znany wszystkim pilotom i sympatykom latania bezsilnikowego, trener szybowcowej kadry narodowej i szef wyszkolenia CWL Leszno – JÓZEF DANKOWSKI.

(red.)





Wyżej: Autor zamieszczonej obok wypowiedzi, trener szybowcowej kadry narodowej i szef wyszkolenia CWL Leszno, Józef Dankowski (pierwszy z prawej). Leszczyńskie centrum odgrywa dużą rolę w rozwoju wyczynu szybowcowego (niżej). Zdjęcia H. Kucharski i J. Pomianowski

W TROSCE O SZYBOWCOWE JUTRO

PRZED X ZJAZDEM AEROKLUBU PRL

NIM przejdę do zasadniczego tematu, a mianowicie problemów związanych z przyszłością polskiego szybownictwa, kilka słów o jego aktualnej sytuacji oraz dotychczasowego dorobku. Otóż z satysfakcją można stwierdzić, że liczące blisko trzydzieści lat szybownictwo Polski Ludowej ma poważne osiągnięcia i przodującą pozycję w świecie. Potrafiliśmy, na samym początku, nawiązać w naszym sporcie do dobrych przedwojennych tradycji, że wspomnę nazwiska Tadeusza Góry i Adama Zientka. Potem, w krótkim czasie, wyszkoliliśmy kadrę młodych, pełnych entuzjazmu instruktorów. Równocześnie konstruktorzy i robotnicy bielskich zakładów szybowcowych wyprodukowali sprzęt o wysokich na owe czasy parametrach.

To wszystko stanowiło dobrą bazę wyjściową do organizowania lotów wyczynowych, do przygotowania utalentowanych reprezentantów na mistrzostwa świata. Oczywiście, aby osiągnąć sukcesy w sporcie szybowcowym na skalę światową, konieczna była praca wielu ludzi. Instruktorów w klubach i szkołach szybowcowych, mechaników, a równocześnie konstruktorów i budowniczych sprzętu. Myślę, że wszyscy, którzy przyłożyli swoją przysłowiową „cegiełkę" do rozwoju polskiego szybownictwa, mogą być dumni.

Wszak zgodnie zagraniczni spece podkreślają wysokie kwalifikacje i zawodniczy poziom naszych pilotów, a „polska szkoła latania" stała się synonimem czegoś najlepszego, wyjątkowego. To do naszych reprezentantów należą cztery tytuły mistrzów i 10 wicemistrzów świata. Słowo **POLSKA** dominuje wreszcie w tabeli rekordów i na liście odznak diamentowych, a nasz szybowcowy sprzęt, dzięki najwyższym swoim walorom, zdobywa rynki nieosiągalne dla innych produktów przemysłowych.

Chciałbym tu szczególnie podkreślić zasługi bielskich projektantów i producentów naszych szybowców zawodniczych. Wspaniałe bowiem wyniki polskich pilotów, to również sukces naszej nauki i techniki. W Bielsku, można by rzec, powstają nowoczesne konstrukcje w takim samym tempie, w jakim piloci potrafią latać na mistrzostwach świata...

Skróćmy jednak tę historię, w której pełno jest zwycięstw, rekordów i diamentów. Główne wszak nasze zadanie to utrzymanie i umocnienie przodującej pozycji w światowym szybownictwie. Co w tym kierunku należy czynić?

Zacząć trzeba od poprawy jakości szkolenia podstawowego i rozszerzenia jego zakresu. To jest podstawa wzrostu ogólnego poziomu latania. Więcej pilotów ze srebrnymi odznakami — to liczniejszy dopływ utalentowanych zawodników do kadry narodowej. Dlatego powinniśmy dołożyć wszelkich starań, aby jak najwięcej młodych ludzi było objętych podstawowym szkoleniem szybowcowym. I tu wyłania się drugi problem, z którym dotychczas niezbyt umieliśmy sobie poradzić: jak zmniejszyć nadmierny odsiew pilotów? Nawet pobieżna analiza wykazuje, że w aeroklubach zostaje tylko jeden z kilku wyszkolonych młodych szybowników, albo jeszcze i mniej.

Proponuję, aby do aeroklubów przyjmować młodzież już w wieku 13—15 lat, na coś w rodzaju stażu. Składałoby się nań — szkolenie teoretyczne, loty zapoznawcze, praca przy sprzęcie i starcie. Po przejściu takiego stażu, choćby rocznego, kandydat na szkolenie byłby już mocno związany z aeroklubem.

W związku z szerokim zainteresowaniem szybownictwem na świecie odczuwa się brak szybowca klasy klubowej, a więc prostego, łatwego i nie kosztownego; szybowca, umożliwiającego tanie latanie w zakresie średniego wyczynu. Zamówienie takiego szybowca przez Aeroklub PRL wydaje się potrzebą chwili.

Śmielej też powinniśmy zainteresować się motoszybowcami. Można przewidywać, że odegrają one pozytywną rolę w szkoleniu szybowcowym — zwiększą jego tempo, obniżą koszty. Dlatego konieczne jest bardziej energiczne i skuteczne działanie, aby w naszych klubach jak najszybciej znalazły się polskie motoszybowce.

Przejdźmy teraz do innych problemów latania wyczynowego. Na pierwsze miejsce wysuwa się tu postulat uaktywnienia klubów w zakresie właśnie latania wyczynowego. Sądzę, że spora liczba pilotów o wysokich kwalifikacjach zawodniczych upoważnia mnie do postawienia wniosku, aby w aeroklubach regionalnych powoływano kadry klubowe oraz ich trenerów. Kadry takie powoływane na rok, według określonych warunków (różnych, w zależności od klasy szybowników w danym klubie), powinny mieć określone prawa i obowiązki. Myślę tu o zaprogramowanym treningu, przywileju otrzymania sprzętu poza kolejnością itp. Jednym z podstawowych zadań, jakie postawiłbym przed kadrą klubową, jest atak na rekordy klubowe. Jeśli chodzi o trenerów klubowych — ich rola jest oczywista. Ze swej strony deklaruję gotowość do szerokiej współpracy z ewentualnie powołanymi trenerami klubowymi, na zasadach dobrze znanych w innych dziedzinach sportu. Dodać tu jeszcze tylko pragnę, że ludzie pracujący na rzecz wyczynu szybowcowego w klubach powinni być zainteresowani tą działalnością nie tylko ambicjonalnie...

Średni wyczyn to nie tylko kluby. Wydaje mi się celowe zintensyfikowanie w tym kierunku działalności naszych ośrodków szybowcowych w Lisich Kątach, Jeżowie i na Żarze.

Latanie wyczynowe to obecnie nie tylko praktyka, ale też samodzielna niemal dziedzina wiedzy. Dlatego słuszny jest postulat, aby w leszczyńskim Centrum zatrudnić kilkuosobową grupę, która podejmie naukowe badania, prace badawcze i eksperymentalne w zakresie szybowcowych lotów wyczynowych, jak też sprzętu i wyposażenia. Wydaje się również, że korzystne byłoby zacieśnienie współpracy między CWL Leszno i OBRS Bielsko, AWF Wrocław i tamtejszym ośrodkiem badań lotniczo-lekarskich.

A teraz — sprawy kadry narodowej. Rozumiem priorytet sportów olimpijskich. Ale dysproporcja między opieką, jaką otacza się najlepszych sportowców innych dyscyplin, a szybownictwa — wydaje mi się zbyt wielka. Brakuje przede wszystkim sprzętu, aby każdy członek kadry miał w klubie szybowiec do swojej dyspozycji. Jakże skromnym dożywianiem objęci są tylko niektórzy członkowie kadry seniorów, a juniorów w ogóle nie! Problemy są ze zwolnieniami z pracy, bowiem trudno o zwrot utraconych zarobków. W tej sytuacji stosowana jest — niedopuszczalna moim zdaniem — praktyka latania zawodniczego w czasie urlopu wypoczynkowego, co pozbawia pilota należnego mu wytchnienia po całorocznej pracy!

Dla dalszego wzrostu umiejętności zawodniczych członków kadry konieczne jest rozszerzenie kontaktów międzynarodowych. Nasi czołowi piloci w każdym roku powinni startować w mistrzostwach krajów, które zaliczają się do szybowcowej czołówki. Na naszym terenie również należy organizować zawody międzynarodowe, ot choćby na wzór tzw. pucharu Europy w Angers, we Francji.

Tegoroczna batalia pilotów kadry o rekordy dała efekty, o czym szerzej wkrótce napiszę. Konieczne jest jednak zaplanowanie i zorganizowanie wyprawy rekordowej tam, gdzie warunki atmosferyczne są ku temu sprzyjające. Myślę, że w wyprawie takiej powinien też być zainteresowany nasz lotniczy przemysł.

Słabą stroną naszego latania wyczynowego jest brak zabezpieczenia meteorologicznego. W tej dziedzinie poprawa jest konieczna. Nawiązanie bliskiej współpracy z Instytutem Meteorologii i Gospodarki Wodnej — to pilne zadanie dla Aeroklubu PRL.

Rozwój zawodów ligowych przyczynił się do rozwoju latania zawodniczego. Powinniśmy na co dzień dbać o poziom tych zawodów i o to, aby czyjeś wygodnictwo nie ograniczało ich ilości. Wydaje się, że w miarę poprawy sytuacji sprzętowej Szybowcowe Mistrzostwa Polski należałoby rozgrywać w dwóch klasach.

Kończąc tę wypowiedź chciałbym wyrazić nadzieję, że szybowcowe sprawy, które tak bardzo leżą nam na sercu, znajdą właściwy oddźwięk na X Zjeździe Aeroklubu PRL.

JÓZEF DANKOWSKI
trener Szybowcowej Kadry Narodowej

PIĘCIOBÓJ NOWOCZESNY

RYSZARD NICZYPORUK

Zdjęcia: W. DUKIELSKI

Polscy zwolennicy sportu dla ludzi o silnych nerwach wysoko sobie cenią nowoczesny pięciobój spadochronowy, rozgrywany od r. 1967 na lotnisku Aeroklubu Mieleckiego. Tu, by zwyciężyć, trzeba wykazać się równocześnie dobrym „okiem" w strzelaniu, umiejętnościami w pływaniu i biegach, a więc postawiono na ogólną sprawność zawodników.

Strzelanie do celu.

Anna Czyż i Jan Włodarczyk z Aeroklubu Zagłębia Miedziowego tuż po skokach spadochronowych.

TEGOROCZNY, siódmy już z kolei, Ogólnopolski Nowoczesny Pięciobój Spadochronowy zgromadził na lotnisku 48 zawodników z 14 aeroklubów oraz dwa zespoły wojskowe. Trzy dni trwała walka o najlepsze miejsce na bieżni, pływalni, strzelnicy i w skokach ze spadochronem. Zmaganiom tym przyglądali się przedstawiciele Aeroklubu PRL, m. in. szef szkolenia lotniczego Józef Malczewski i szef szkolenia spadochronowego Mieczysław Kamiński, a także miejscowego aeroklubu, który wespół z ZZ ZMS w mieleckiej „Delcie" był organizatorem tej pięknej imprezy.

A oto zwycięzcy poszczególnych konkurencji: w skokach spadochronowych dziennych pierwsze miejsce zajął **Władysław Szelc** z Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie; w strzelaniu z KBKS do tarczy (odl. 50 m) — **Ryszard Paja** z Aeroklubu Rzeszowskiego; w pływaniu stylem dowolnym (100 m) — **Lesław Panaś** z WKS „Wawel" w Krakowie; w biegu na 1500 m — **Krystian Kaik** z WKS „Wawel" i on też zajął pierwsze miejsce w punktacji indywidualnej. Drużynowo zwyciężył WKS „Wawel", przed WKS „Orlęta" w Dęblinie i Aeroklubem Częstochowskim. Zwycięzcy otrzymali dyplomy i puchary.

Organizatorzy mieleckiego pięcioboju spadochronowego postarali się i o atrakcje dla kilku tysięcy mielczan, którzy stawili się na lotnisku. Były więc loty pasażerskie na samolotach odrzutowych Jak-40 i śmigłowym An-2, a także desant spadochronowy i pokaz akrobacji samolotowej w wykonaniu Stanisława Kasperka z Aeroklubu Robotniczego w Świdniku.

Gdy impreza dobiegła końca, po rozdaniu uczestnikom nagród i złożeniu przez zawodników podziękowań za dobrą organizację zawodów i miłą atmosferę, poprosiliśmy przedstawicieli Aeroklubu Mieleckiego — wiceprezesa inż. Tadeusza Pakułę, kierownika zawodów Witolda Kulińskiego i kierownika Aeroklubu Kazimierza Tyrlika o ocenę pięcioboju. Powiedzieli nam m. in., że choć pogoda w tym roku nie dopisała, to jednak nie wpłynęła ujemnie na same wyniki. Przez cały czas panowała dobra atmosfera, zawodnicy wykazali się zdyscyplinowaniem i ogromną wolą walki.

Zawodnicy.

50 ČSA

ZŁOTY JUBILEUSZ CZECHOSŁOWACKICH LINII LOTNICZYCH

PIĘĆDZIESIĄT lat temu, 28 października 1923 r., na lotnisku w Pradze oficjalnie inaugurowano działalność czechosłowackich państwowych linii lotniczych — ČESKOSLOVENSKÉ STÁTNÍ AEROLINIE (w skrócie — ČSA). Nazajutrz odbył się „chrzest powietrzny" ČSA — pierwszy lot transportowy samolotu A-14 „Brandenburg", który wykonał rejs na pierwszej nowo otwartej linii lotniczej z Pragi do Bratysławy — długości 310 km. W tym pierwszym przelocie samolotu ČSA przewieziono 1 pasażera i 760 gramów przesyłek pocztowych.

Tak zaczęły pół wieku temu działalność czechosłowackie linie lotnicze, których charakter państwowy miał znaczenie precedensowe. Nie znaczy to wcale, iż przed 1923 rokiem nie było w Czechosłowacji transportu lotniczego. Przed ČSA działały małe prywatne przedsiębiorstwa lotnicze „Ikarus" i „Falco" oraz transport lotniczy zakładów „Letov", „Aero" i „Avia", a także towarzystwo Praga-Aero, które dało początek ČSA. Stolica naszych południowych sąsiadów — Praga — stosunkowo wcześnie znalazła się na mapie lotniczej Europy. Począwszy od 1920 r. miała przez Strasburg połączenie z Paryżem, w rok później z Warszawą, a w 1922 r. — z Wiedniem, Budapesztem, Belgradem, Bukaresztem i Istambułem. Działo się to za sprawą francusko-rumuńskiego międzynarodowego towarzystwa lotniczego CIDNA, w którym i Czechosłowacja miała swoje udziały. Już wówczas, ponad pół wieku temu, międzynarodowe koła lotnicze zwróciły uwagę na niezwykle korzystne położenie Pragi w Europie — prawie w samym środku skrzyżowania dróg lotniczych: Wschód—Zachód i Północ—Południe. Stąd też w dobie pionierskiego rozwoju transportu lotniczego parcie obcych towarzystw lotniczych w latach dwudziestych z Zachodu w kierunku Pragi, skąd dalej trasy lotnicze szły na północ, południe i wschód. Dziś, po 50 latach, obserwując rozwój czechosłowackich linii lotniczych, można stwierdzić, iż nasi południowi sąsiedzi wykorzystali znakomicie położenie swego kraju w Europie w rozwoju transportu lotniczego.

Okresem wzmożonej aktywności transportu lotniczego Czechosłowacji są lata trzydzieste. Ma w tym poważny udział również drugie towarzystwo lotnicze — ČESKOSLOVENSKÁ LETECKÁ SPOLEČNOST (w skrócie ČLS), powstałe w Pradze 22 stycznia 1927 r. O ile ČSA rozwijały początkowo główne linie wewnętrzne, to ČLS — uruchamiały przede wszystkim połączenia zagraniczne, których sieć szybko rosła. Od 1930 roku samoloty czechosłowackiego lotnictwa komunikacyjnego latają już z oznaczeniem państwowym OK. Począwszy od 1928 r. miała Czechosłowacja własne regularne połączenia lotnicze Pragi z Berlinem, Dreznem, Wiedniem i Rotterdamem. Następnie powstały stałe połączenia z Norymbergą, Dortmundem, Essen i Amsterdamem (1931), Monachium, Zurichem i Bazyleją oraz Zagrzebiem. W 1933 ČSA uruchomiły połączenie przez Cluj z Bukaresztem, a w 1935 przez Bratysławę z Wiedniem. W 1936 r. samoloty czechosłowackie latają do Moskwy przez Cluj, Bukareszt, Kijów i Briańsk.

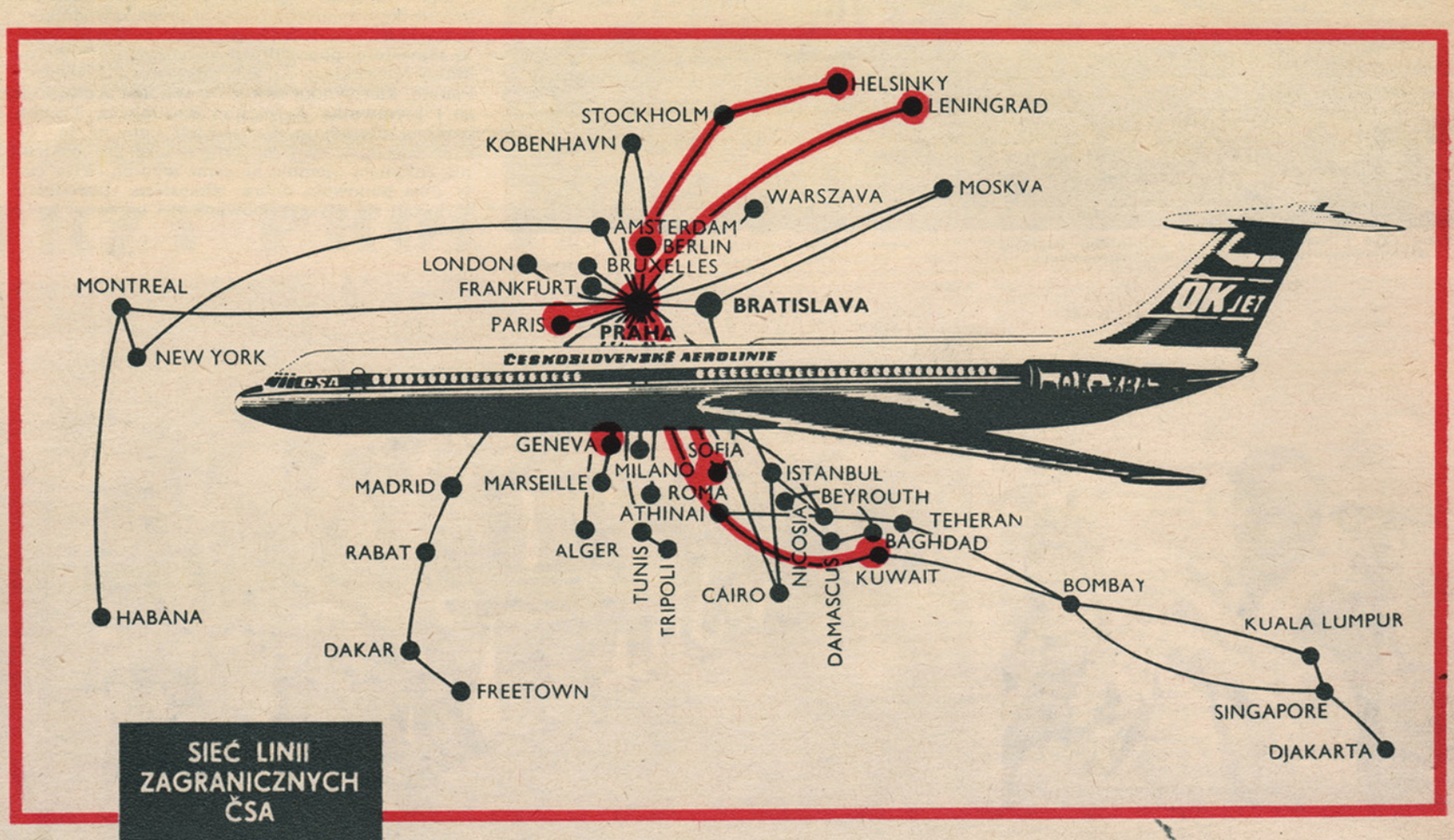
W 1937 r. na lotnisku Praga-Ruzyne oddany zostaje do eksploatacji jeden z najnowocześniejszych portów lotniczych w Europie. W kwietniu tego roku zainaugurowano połączenie Pragi z Brukselą, a w maju — przez Bratysławę i Klagenfurt nową linią lotniczą do Triestu i Wenecji. W 1938 r. ČLS otwiera linię do Londynu, a ČSA — do Rzymu, Paryża i Budapesztu.

Lata trzydzieste, obok dużego wzrostu przewozów, charakteryzują się udoskonaleniem technicznej obsługi maszyn i modernizacją parku samolotowego. Do 1933 roku samoloty zostały wyposażone w radiostacje, zapoczątkowano również loty nocne. Do ruchu pasażerskiego wprowadzono nowe typy samolotów, z których na szczególną uwagę zasługują trzysilnikowe Fokkery i amerykańskie dwusilnikowe Douglasy DC-2 i DC-3 oraz włoskie Savoia Marchetti, na których po raz pierwszy na liniach czechosłowackich pojawiły się stewardesy. W 1938 r. ČSA posiadały 14 samolotów typu: Fokker (budowane z licencji w Czechosłowacji), Savoia Marchetti i Airspeed Envoy (Anglia); ČLS miały 11 maszyn typu Fokker, DC-2 i DC-3. Średnia prędkość maszyn zwiększyła się do 240 km/h.

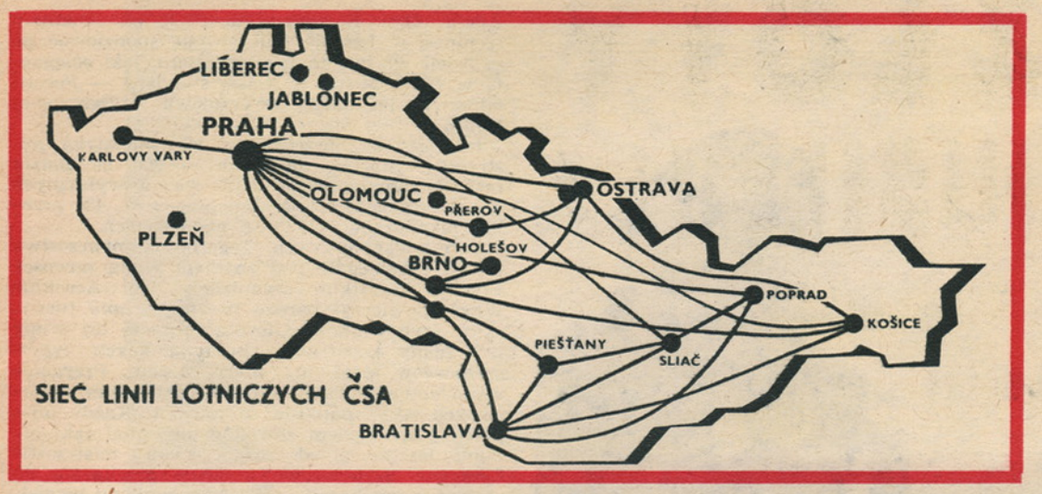
Okupacja hitlerowska Czechosłowacji i druga wojna światowa przerwały dynamiczną działalność czechosłowackich linii lotniczych.

Okres powojenny, najbardziej ważki w minionym 50-leciu, stanowi zdecydowanie nowy etap w rozwoju transportu lotniczego Czechosłowacji. 14 września 1945 r. reaktywowano działalność ČSA jako przedsiębiorstwa państwowego, pod nieco zmienioną nazwą — ČESKOSLOVENSKÉ AEROLINIE. W stosunkowo krótkim czasie, począwszy od 1946 r., względnie szybko odnowiono prawie wszystkie przedwojenne połączenia zagraniczne, rozszerzając je następnie dalej do krajów Bliskiego i Środkowego Wschodu. Jednakże już w 1950 r., w wyniku pogorszenia się sytuacji międzynarodowej, doszło do znacznego ograniczenia zagranicznego ruchu ČSA z Zachodem. W tym okresie poświęcono natomiast więcej uwagi rozbudowaniu komunikacji wewnątrzkrajowej, która stała się wkrótce jedną z najlepszych i najbardziej nowoczesnych w Europie. W 1955 r. ČSA posiadały już 60 połączeń wewnętrznych. W ruchu krajowym wprowadzono taksówki powietrzne i loty w służbie zdrowia.

Niezwykle ważny w historii ČSA był rok 1957. Na linie weszły samoloty Il-14, produkowane z licencji radzieckiej w praskiej Avii. Zostały odnowione stare europejskie połączenia. W grudniu tego roku czechosłowackie linie lotnicze weszły odważnie w erę odrzutową w swym transporcie lotniczym. Jako pierwszy członek IATA ČSA rozpoczęły w grudniu 1957 r. regularne loty samolotami odrzutowymi Tu-104A na trasie Praga — Moskwa. W następnym roku, z okazji wystawy światowej w Brukseli, ČSA wprowadziły połączenie odrzutowcami na trasie z Pragi



SIEĆ LINII ZAGRANICZNYCH ČSA



SIEĆ LINII LOTNICZYCH ČSA

obsłużyć półtora miliona pasażerów rocznie. Na linie wchodzą nowe typy maszyn odrzutowych m. in. Tu-134A (1971) a do sieci połączeń włączone zostają nowe miasta. Ekspansja czechosłowackich linii lotniczych trwa.

Czechosłowacja należy obecnie do czołówki państw w dziedzinie transportu lotniczego. W roku złotego jubileuszu samoloty ČSA łączą regularnie Pragę z 15 stolicami krajów w Europie, na Bliskim, Środkowym i Dalekim Wschodzie, w Północnej i Zachodniej Afryce oraz w Północnej i Centralnej Ameryce. Rocznie przelatują ponad 25 milionów kilometrów, przewożąc ponad półtora miliona pasażerów i 25 tysięcy ton towarów.

Naszym przyjaciołom — sąsiadom życzymy dalszego pomyślnego rozwoju złotych już skrzydeł ČSA.

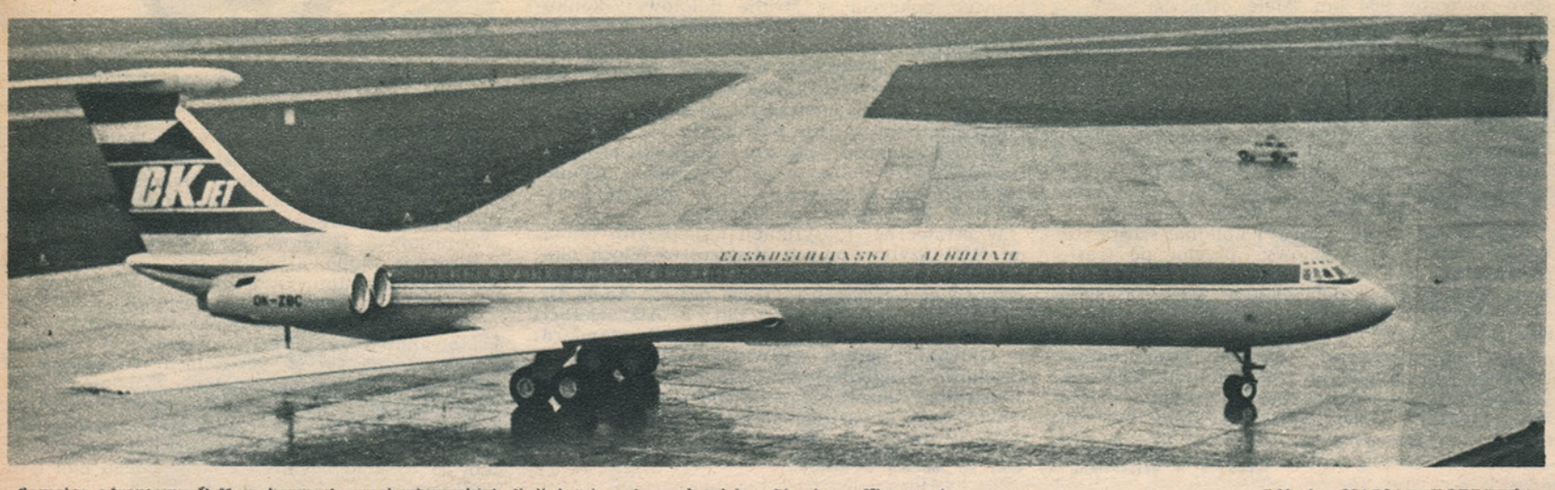
JERZY R. KONIECZNY

do Brukseli. Czechosłoweki Tu-104A był pierwszą tego typu maszyną odrzutową, która lądowała regularnie na zachodnioeuropejskim lotnisku. W sierpniu 1959 r. ČSA dokonały słynnego, inauguracyjnego lotu Tu-104B na trasie do tej pory najdłuższej — Praga — Kair — Bombaj. Godzi się zauważyć, że bombajska linia ČSA stała się wtedy najszybszym połączeniem środkowej Europy z Indiami, połączeniem trzech kontynentów w ciągu zaledwie 12 godzin. Trzeba dodać i to, że w 1958 r. przewozy ČSA w tonokilometrach były siedmiokrotnie wyższe od przewozów obydwu czechosłowackich przedsiębiorstw lotniczych (ČSA i ČLS) w 1938 r.

Lata sześćdziesiąte cechuje niezwykły dynamizm w rozwoju transportu lotniczego Czechosłowacji, która w tej dziedzinie przoduje zdecydowanie w krajach demokracji ludowej. Z początkiem 1960 r. park lotniczy ČSA zasilają nowe maszyny turbośmigłowe Il-18. Otwarto nowoczesne biura obsługi podróżnych w Pradze i Bratysławie oraz nowe połączenie lotnicze: przez Ateny i Damaszek do Bagdadu i przez Zurich — Rabat — Dakar do Conakry. Linię bombajską przedłużono do Djakarty przez Rangun, później jeszcze przez Phnom Penh. Linię do Conakry przedłużono potem do Bamaka.

3 lutego 1962 r. ČSA inaugurują swą pierwszą linię transatlantycką, latając samolotami Bristol „Britannia" z Pragi do Hawany na Kubę. Tego roku sieć linii rozwija się o nowe połączenia do Ankary, Damaszku i Bejrutu. W 1964 r. wchodzą na linie samoloty odrzutowe TU-124, latając do Frankfurtu n. Menem. W rok później ČSA

Najnowsze dzieło czechosłowackiego przemysłu lotniczego, samolot bliskiej komunikacji — turbośmigłowy L-410 „Turbolet". Pewną ilość tych maszyn zakupił ostatnio Związek Radziecki na swe linie wewnętrzne.



Samolot odrzutowy Il-62 w barwach czechosłowackich linii lotniczych na lotnisku Okęcie w Warszawie. **Zdjęcie: MARIAN KOBRZYŃSKI**

uruchamia linię do Algieru, w 1966 r. — do Tunisu, w 1967 r. — do Freetown w Zachodniej Afryce, Singapuru i Istambułu. Na lotnisku praskim w Ruzyne oddany zostaje do eksploatacji w 1968 r. nowy międzynarodowy dworzec lotniczy, mogący odprawić cztery miliony pasażerów rocznie. W tymże roku park ČSA wzbogaca się o nowy typ samolotu transkontynentalnego Il — 62. Pod koniec lat sześćdziesiątych otwarto nowe linie do Leningradu, przez Genewę do Marsylii oraz do Kuala Lumpur w Malajzji (listopad 1969).

Otwarciem drugiej linii transatlantyckiej do Montrealu i Nowego Jorku, w maju 1970 r., weszły ČSA w lata siedemdziesiąte. W Bratysławie oddano do użytku drugi w Czechosłowacji międzynarodowy port lotniczy którego dworzec może

ROZWÓJ CZECHOSŁOWACKICH LINII LOTNICZYCH

	1923	1938		1958	1961	1972/73
		ČSA	ČLS			
Długość linii (w km)	3 310	7 500	3 975	18 018	69 002	100 134
Przeleciano km	3 300	1 402 000	1 236 000	11 474 069	17 072 603	ponad 25 000 000
Przewieziono pasażerów	28	32 700	28 000	407 536	759 281	ponad 1 500 000

PO TRENINGU W LESZNIE ADELA ORSI MISTRZYNIĄ WŁOCH

KORESPONDENCJA WŁASNA

Z WŁOCH

DZIĘKI gościnności władz Aeroklubu Włoch oraz Centrum Szybowcowego w Rieti, a także kierownictwa XIII Szybowcowych Mistrzostw Włoch, nie mając odpowiednich środków, aby uczestniczyć w zawodach, obserwowałem ich przebieg. Jako nieoficjalny przedstawiciel kraju szybownictwa, za jaki uchodzi Polska wśród lotników świata, korzystałem z depozytu uznania zdobytego przez naszych sławnych mistrzów.

XIII Szybowcowe Mistrzostwa Włoch odbywały się w pierwszej połowie sierpnia w Rieti. Do udziału zgłosiło się 57 pilotów, 21 w klasie otwartej i 22 w klasie standard. 14 pilotów o stosunkowo małym zaawansowaniu walczyło w II lidze. Z zagranicy przybyli — D. Carrow i J. Wills (Wielka Brytania), W. Neubert (NRF), R. Mayer (Szwajcaria), A. Schubert i O. Fahrfellner (Austria). Z szybowników tych jedynie J. Wills startował w klasie standard. W klasie standard przeważały szybowce „Libelle". Było ich 12. W klasie otwartej najliczniej reprezentowany był „Kestrel 17" — 7 egzemplarzy.

Zadania dnia wyznaczali organizatorzy — różne dla obu lig. Ze zrozumiałych względów zajmiemy się tylko I ligą. Na pierwszą konkurencję zaplanowano przelot docelowo-powrotny długości 180 kilometrów. Zwyciężył W. Neubert 95,4 km/h. Następnego dnia rozegrano drugą konkurencję — przelot docelowo-powrotny długości 304 km. Prawie wszyscy zawodnicy ukończyli konkurencję. W klasie otwartej zwyciężył R. Monti — 101,5 km/h, a w klasie standard A. Pronzati — 86,2 km/h. Warunki poprawiają się z dnia na dzień i na trzecią konkurencję wyznaczony zostaje prędkościowy przelot po trasie trójkąta długości 341 km. Trasa prowadzi przez góry, których wierzchołki sięgają 2 400 m. Najlepsza prędkość, rekordowa we Włoszech — 105,5 km/h, została osiągnięta przez V. Fontanę w klasie otwartej. W klasie standard L. Brigliadori miał 90,3 km/h. Czwarty dzień mistrzostw i czwarta kolejna konkurencja — przelot doceiowo-powrotny 208 km. Metę osiągają wszyscy zawodnicy. Zwycięzcy: W. Neubert w klasie otwartej — 98,7 km/h i A. de Orleans w klasie standard — 81,3 km/h.

Następnego dnia, przy termice bezchmurnej . bardzo wysokiej temperaturze powietrza, zaplanowano piątą konkurencję — przelot prędkościowy po trasie trójkąta 230 km. Tylko nieliczni szybownicy „padli" po drodze. Najlepsze wyniki: R. Monti w klasie otwartej — 91,7 km/h i J. Wills — 82,7 km/h w klasie standard.

Kolejny dzień mistrzostw i kolejna, szósta już konkurencja: prędkościowy przelot po trasie trójkąta 228 km. Na mecie 90 procent zawodników. Wygrywają: Adela Orsi w klasie otwartej — 95,4 km/h i A. Pronzati w klasie standard — 98,2 km/h.

Po dniu przerwy — siódma konkurencja: prędkościowy przelot po trasie trójkąta 288 km. Ciekawostka — jeden z boków trójkąta ociera się o masyw Gran Sasso (średnio 2 900 m n.p.m.). W klasie otwartej tylko pięciu zawodników na mecie, w standard — jeden. Zwyciężyli: R. Monti — 76,5 km/h i N. Perotti.

Ósma konkurencja jest ulgowa — tylko 168 kilometrów. Najlepsi: G. Villani w klasie otwartej — 96,7 km/h i A. de Orleans — 100,6 km/h w standard.

Na dziewiątą konkurencję organizatorzy zaplanowali przelot po wyznaczonej trasie między dowolnie wybranymi punktami. Po długotrwałych zmaganiach w powietrzu, wielu pilotów przekroczyło odległość 500 km. W klasie otwartej zwyciężył W. Neubert — 644 km. Na lotnisku, już o zmroku, lądowała Adela Orsi po przeleceniu 606 km. W klasie standard najdalej — 544,5 km — zaleciał J. Wills.

Kolejną, dziesiątą konkurencją był prędkościowy przelot po trasie trójkąta 178 km. Mimo pełnego pokrycia w strefie dolotowej, konkurencję ukończyło 17 zawodników z obu klas. Najlepszą prędkość w klasie otwartej osiągnął R. Monti — 81,6 km/h. W klasie standard wygrał J. Wills — 75,2 km/h.

Ostatni dzień mistrzostw i konkurencja — powiedziałbym — na wiwat. Trasa docelowo-powrotna długości 214 km. Warunki atmosferyczne bardzo dobre, o czym świadczą wyniki: 102,5 km/h R. Montiego w klasie otwartej i 93,5 km/h A. de Orleans'a w standard.

W ostatecznej klasyfikacji najlepszymi pilotami XIII Szybowcowych Mistrzostw Włoch okazali się: **w klasie otwartej — Walter Neubert** (szybowiec GF 604 B) — 9 896 pkt., 2. **Adela Orsi** („Kestrel 604") — 9 733 pkt., 3. **Alf Schubert** („Kestrel 17") — 9 437 pkt.; **w klasie standard:** 1. **Giovanni Perotti** (ASW-15) —10 061 pkt., 2. **Leonardo Brigliadori** („Libelle St.") — 9 972 pkt., 3. **Attilio Pronzati** („Libelle 203") — 9 302 pkt.

W klasie otwartej mistrzynią Włoch została Adela Orsi. Słyszałem głosy, że po świetnym treningu w Lesznie należało się spodziewać po p. Adeli właśnie takiego rezultatu, jaki osiągnęła w Rieti. Mistrz w klasie standard — Perotti od wielu lat należy do czołówki szybowcowej Włoch.

Interesująco przedstawia się statystyka mistrzostw. Startów ziemnych — 606, 98 godzin resursu samolotowego, 2 070 godzin wylatanych na szybowcach, 111 990 km przelotów, 434 przeloty ukończone i 137 nie ukończonych.

Parę uwag ogólnych. Tegoroczne mistrzostwa Włoch przebiegały pod znakiem wielu nowości. Przede wszystkim organizację ich Aeroklub Włoch powierzył bardzo prężnej grupie turyńskich szybowników. Główną postacią tej grupy był znany konstruktor kilku udanych typów szybowców, prof. inż. Piero Morelli. Przygotowano nowy, starannie opracowany album wzorcowych zdjęć punktów zwrotnych. Każdy pilot przed rozpoczęciem zawodów otrzymał taki album. Jeszcze przed rozpoczęciem mistrzostw Centrum Szybowcowe w Rieti przekazało do użytku nowy barak, w którym znalazły wygodne pomieszczenie kierownictwo mistrzostw i komisja sportowa, a jeden z jej członków, zajmujący się wywoływaniem i oceną zdjęć punktów zwrotnych — bogato wyposażone laboratorium fotograficzne i sąsiadującą z nim wyświetlarnię zdjęć. Tu mała dygresja — jeden z punktów regulaminu zobowiązywał pilotów do posiadania dwóch aparatów fotograficznych o ogniskowej 41 mm.

Wreszcie najpoważniejsza nowość — poprawka do regulaminu. Otóż zdjęcie punktu zwrotnego należało wykonać z określonej strefy. Zawodnik, który nie dotrzymał warunków fotografowania z tej strefy, otrzymywał punkty karne. Można się w szczegółach nie zgadzać z nową zasadą. Jest ona jednak łagodniejsza od dotychczasowej, gdzie np. zawodnik potwierdzając swoją obecność w rejonie punktu zdjęciem wykonanym spoza obszaru ograniczonego kątem 90°, jest uznawany za nieobecnego nad tym punktem.

Służba meteorologiczna na wszystkich odprawach przedstawiała pilotom różnorakie dane ze zdjęciami satelitarnymi powłoki chmur nad Europą oraz mapami synoptycznymi górnych i dolnych warstw atmosfery włącznie, nie mówiąc o bardzo obszernym komentarzu.

I na zakończenie największa bomba. Mistrzostwa w Rieti postawiono na tak wysokim poziomie organizacyjnym, tak starannie przygotowano, ponieważ... jak mówiono w kuluarach, była to generalna próba przed zaproponowaniem Rieti jako miejsca rozegrania kolejnych szybowcowych mistrzostw świata. Przyszłość okaże, czy te zakulisowe informacje okażą się prawdziwe.

ANDRZEJ BAŃSKI

PS. Proszę o przekazanie honorarium na Fundusz Pilotów.

Adela Orsi. Zdjęcie: B. Koszewski

Roberto Monti (w kabinie) w otoczeniu ekipy pomocniczej.

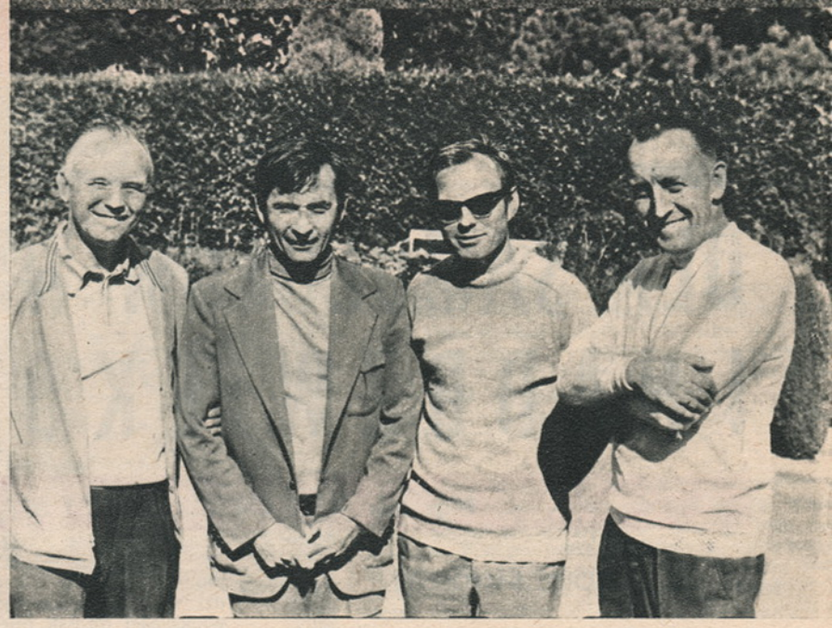
Szybowce w oczekiwaniu na start na lotnisku w Rieti.

66 KONFERENCJA FAI (3)

SPOTKANIE z ASTRONAUTAMI

Mgr inż. RYSZARD WITKOWSKI

Korespondencja własna z Irlandii



Wspólne zdjęcie delegacji polskiej z dowódcą wyprawy „Apollo-16". Zdjęcia autora

JEDNĄ z największych korzyści, jakie przynosi wielka międzynarodowa konferencja, jest w moim przekonaniu możliwość spotkania ciekawych, wybitnych ludzi. Pod tym względem wszystkie nadzieje spełnia również 66 Konferencja Generalna FAI w Dublinie.

Gdy tylko otrzymuję w zielonej teczce z materiałami konferencji oficjalną listę delegatów, odnajduję bez trudu kilka nazwisk, na dźwięk których każdemu lotnikowi musi silniej zabić serce. Oto na przykład słynny szybownik amerykański William (Bill) Ivans, pierwszy pilot na świecie, który skompletował, tuż przed naszym Tadeuszem Górą, wszystkie trzy diamenty. Oto legendarny myśliwiec radziecki z czasów II Wojny Światowej, trzykrotny Bohater Związku Radzieckiego, generał Iwan Nikitycz Kożedub. Oto wreszcie zdobywcy Księżyca, amerykańscy astronauci John Young i Eugene Cernan. Jak wyglądają, jacy są w bezpośrednim spotkaniu, ci ludzie-pomniki?

Może to bardzo młodzieńcze, ale najbardziej fascynują mnie astronauci. Wybrańcy, których udziałem było sięgnięcie po najbardziej podniecające lotnicze laury, którzy Ziemię naszą oglądać mogli z niewiarygodnej odległości, którzy stąpali po innym niż ziemskie ciele niebieskim... Ludzie, których właściwie znam z bacznych studiów wszystkich lotów kosmicznych.

Po raz pierwszy widzę obu pilotów, gdy w czasie uroczystego otwarcia Konferencji odbierają przyznane im przez FAI wyróżnienia honorowe za najwybitniejsze osiągnięcia kosmiczne 1972 roku.

Z rzędów krzeseł przeznaczonych dla „Award winners" (osób wyróżnionych nagrodami), wśród których skromnie przysiadł również nasz Jan Wróblewski, podnosi się Eugene A. Cernan. Z rąk ministra Barry'ego otrzymać ma Złoty Medal Kosmiczny i Medal de la Vaulx. Wysoki, przystojny, ze szpakowatą, starannie przystrzyżoną czupryną. Ubrany w nieskazitelnie leżącą jasną marynarkę w drobne gwiazdki, podobną koszulę i ciemne spodnie, wkracza na podium przy hucznych oklaskach sali. Gdy odbiera medale, jest wyraźnie wzruszony.

Przypominam sobie kosmiczne osiągnięcia tego weterana lotów w przestrzeń pozaziemską.

Urodzony w 1931 r. w rodzinie zamerykanizowanych Serbów, ukończył studia jako inżynier-elektryk. Latania nauczył się na kursie oficerów rezerwy, spodobało mu się tak bardzo, że zaciągnął się do lotnictwa floty i tam poświęcił się pracy pilota doświadczalnego. W szeregi kandydatów na astronautów przyjęty został w 1963 roku. Na swój pierwszy lot kosmiczny czekał 3 lata. 3 czerwca 1966 r. wystartował wraz z T. Staffordem jako członek załogi statku „Gemini-9" do 3-dniowego lotu orbitalnego. Powtórzył wówczas jako drugi Amerykanin wyczyn radzieckiego kosmonauty Leonowa, dokonując długotrwałego „spaceru kosmicznego".

Po raz drugi Cernan wystartował 18 maja 1969 r. w składzie załogi „Apollo-10" i wraz z T. Staffordem wypróbował lądownik księżycowy LEM na orbicie okołoksiężycowej. Swój trzeci lot, za który właśnie otrzymał od FAI Złoty Medal Kosmiczny, Cernan odbył jako dowódca ostatniej wyprawy na Księżyc („Apallo-17") w dniach 7—19 grudnia 1972 r. Ustanowił wówczas absolutny światowy rekord przebywania poza statkiem kosmicznym 21h 32 m i wraz ze swym kolegą, naukowcem-geologiem dr H. A. Schittem, światowy rekord oddalenia od statku kosmicznego na powierzchni obcej planety — 7370 metrów. Wyprawa pod dowództwem Cernana dokonała wielu interesujących badań i dostarczyła na Ziemię rekordową ilość 115 kg gruntu i skał księżycowych.

Po Cernanie na podium wywołany zostaje drugi astronauta — John W. Young, który otrzymać ma Złoty Medal Jurija Gagarina, przyznawany temu pilotowi kosmicznemu, który całością swego dorobku wniósł istotny wkład w badania przestrzeni dla celów pokojowych, oraz Dyplom Komarowa za naukowe osiągnięcia w locie „Apollo-16".

Usiłuję odgadnąć, którym z obecnych jest ten wybitny przedstawiciel astronautów USA. Oczywiście mylę się. Wstaje bowiem nie barczysty okaz zdrowia, zajmujący krzesło w pierwszym rzędzie (jest nim, jak się później okaże, przedstawiciel działu szkolenia irlandzkich linii lotniczych „Aer Lingus" odbierający Złoty Medal Nilu), ale niepozorny osobnik z lekko krzywymi nogami. Przez chwilę przychodzi mi na myśl, że znana ze swego surowego podejścia do kandydatów na pilotów nasza komisja lotniczo-lekarska w WIML zdyskwalifikowałaby chyba Younga za sam wygląd. Wygląda on bardziej na spokojnego urzędnika niż na lwa kosmosu, którym jest bez wątpienia.

43-letni John Young ma imponujący nalot kosmiczny — 533 godziny. Studia ukończył w 1952 r. jako inżynier lotniczy, po czym wstąpił do lotnictwa floty, gdzie był pilotem doświadczalnym. W 1962 r. powołany został do „drugiego rzutu" astronautów USA. 23 marca 1965 r. wraz z V. Grissomem wykonał swój pierwszy lot na pokładzie statku „Gemini-3". W locie tym po raz pierwszy statek orbitalny wykonał sterowane manewry zmiany orbity. Po raz drugi Young wystartował na pokładzie „Gemini-10" i w czasie 3-dniowego lotu ćwiczył zbliżenia i połączenia z innymi obiektami kosmicznymi. Trzecią przygodą kosmiczną był dla Younga lot „Apollo-10", w którym pełnił funkcję pilota kabiny macierzystej, oczekującej na orbicie Księżyca na zakończenie próby lądowania LEM.

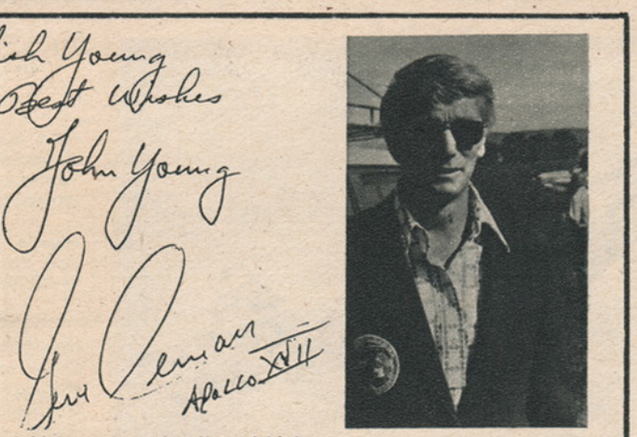
Ukoronowaniem dotychczasowej kariery było dla Younga dowodzenie wyprawą „Apollo-16" w dniach 16—27 kwietnia 1972 r. i lądowanie na Księżycu w Górach Descartesa. Na powierzchni Srebrnego Globu Young ustanowił nieoficjalny rekord prędkości samochodu księżycowego LRV — 12 mil na godzinę.

Warto wspomnieć na marginesie tego imponującego dorobku Johna Younga, że jest on również autorem szeregu drobnych ale efektownych usprawnień techniki lotów kosmicznych. Tak więc on właśnie doprowadził do zarzucenia przez NASA pokarmów „z tuby", udowadniając na pokładzie „Gemini-3", że najzwyklejsze kanapki przygotowane przez żonę — przemycone w kieszeni kombinezonu — nadają się do jedzenia także w stanie nieważkości. On również doprowadził do spisania przez NASA na straty okrągłej kwoty 5000 dolarów wydanych na opracowanie elektrycznej maszynki do golenia z odsysaczem zgolonego zarostu, wykazując w „Apollo-10" skuteczność golenia przy pomocy... kremu i maszynki z żyletką. Obecnie John Young przygotowuje się intensywnie do lotu

DOKOŃCZENIE NA STR. 23

POZDROWIENIA OD ASTRONAUTÓW

Astronauta John W. Young, dowódca wyprawy „Apollo-16".



Pozdrowienia amerykańskich astronautów dla polskiej młodzieży.

Astronauta Eugene A. Cernan, dowódca wyprawy „Apollo-17".

LOTNISKA DLA SAMOLOTÓW WIELKICH I NADDŹWIĘKOWYCH

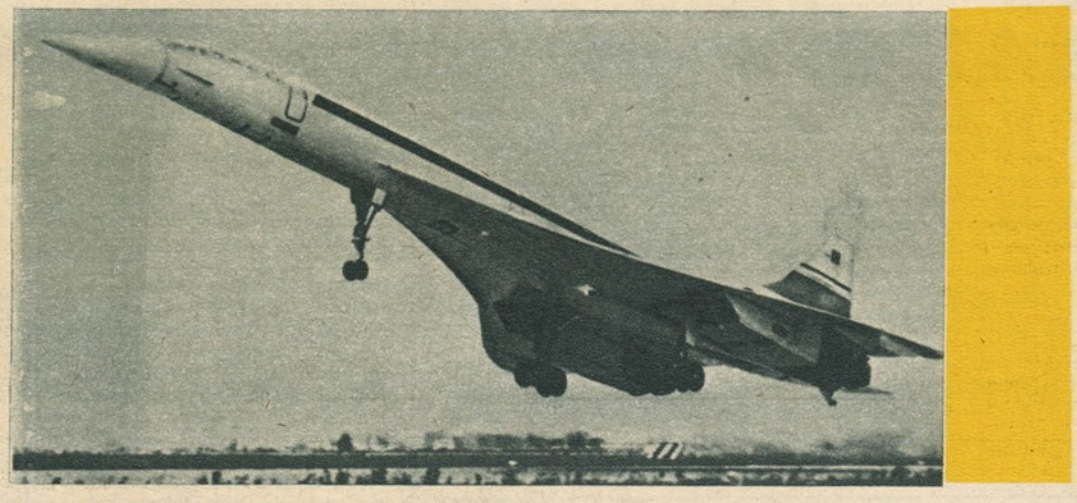
Mgr inż. RYSZARD GRZYWACZ

NOWE SAMOLOTY

ZNACZNY wzrost na liniach lotniczych przewozów pasażerskich, towarowych i pocztowych powoduje konieczność dalszego unowocześnienia istniejących i budowania nowych samolotów, aby te wzrastające przewozy odbywały się ekonomicznie, szybko i komfortowo.

Rozwój samolotów komunikacyjnych w najbliższym okresie będzie zmierzał w następujących podstawowych kierunkach:

1. Budowa samolotów o dużej pojemności, w tym również tzw. autobusów powietrznych,
2. Wprowadzenie do eksploatacji samolotów naddźwiękowych,
3. Udoskonalenie istniejących samolotów dodźwiękowych.



Tak wygląda francuski odpowiednik radzieckiego Tu-144, naddźwiękowy „Concorde" podczas startu.

W latach 70-tych pojawiły się na liniach powietrznych samoloty o dużej masie: Tu-154, Il-62, B-747, L-1011, DC-10, L-500 i inne oraz samoloty naddźwiękowe: Tu-144 i „Concorde".

Charakterystyczne właściwości tych samolotów mogą wymagać specjalnego przygotowania lotnisk, chociaż opracowuje się je przy założeniu możliwości użytkowania na istniejących lotniskach.

Podstawowe dane samolotów ciężkich i naddźwiękowych, przewidywanych do użytkowania w najbliższych latach, które wpływają na wymiary i układ lotnisk oraz na konstrukcję nawierzchni lotniskowych, przedstawiono w tablicy.

ROZMIARY I UKŁAD ELEMENTÓW LOTNISK

Praktyka eksploatacyjna wykazała, że stosowane obecnie na lotniskach najwyższych klas długości dróg startowych rzędu 2 500—3 500 m są wystarczające dla wchodzących do służby samolotów ciężkich i naddźwiękowych. Nie zachodzi więc potrzeba wydłużania dróg startowych większości lotnisk międzynarodowych.

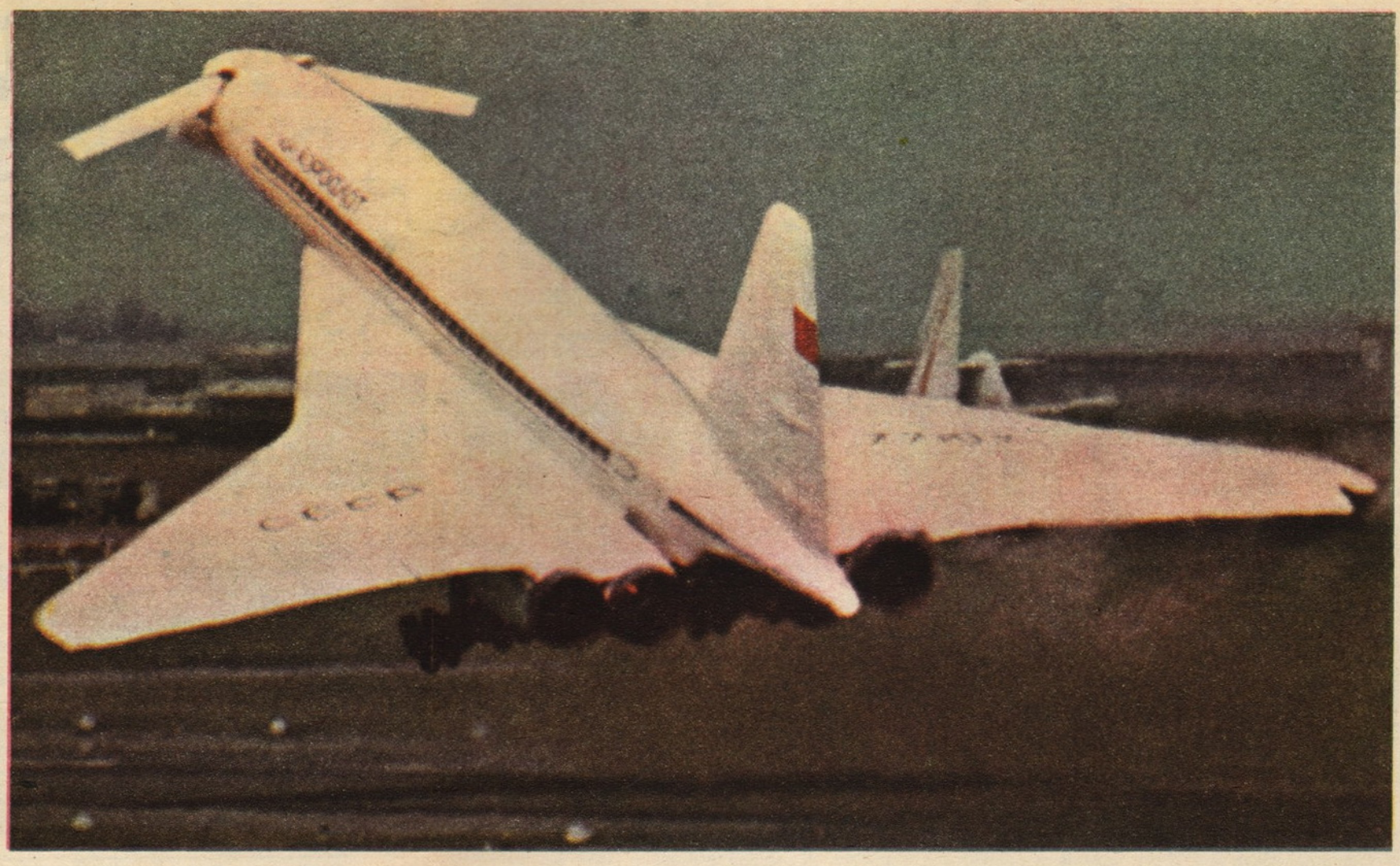
Tak jednoznacznego mniemania nie są jednak specjaliści lotniskowi w zakresie szerokości dróg startowych. Wielu inżynierów jest zdania, że stosowana obecnie szerokość dróg startowych (45 m) jest zbyt wąska dla omawianych typów samolotów i zalecają poszerzenie dróg startowych po 7,5 m po obu stronach, do łącznej szerokości 60 m. Oczywiście te obustronne poszerzenia z uwagi na niewielki ruch po nich mogą mieć konstrukcję nawierzchni nieco słabszą. Tego rodzaju zalecenie przyjęto również na posiedzeniu ekspertów Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w zakresie eksploatacji samolotów naddźwiękowych w styczniu 1970 r. w Montrealu. Niektóre kraje, np. Związek Radziecki, wprowadziły już to zalecenie do praktyki lotniskowej, choć ostateczna decyzja w tej sprawie będzie mogła być podjęta dopiero po kilku latach użytkowania omawianych samolotów.

Rozstaw głównych podwozi samolotów niedalekiej przyszłości nie będzie większy niż samolotów dziś użytkowanych i w związku z tym nie zachodzi potrzeba poszerzania dróg kołowania na odcinkach prostych. Wynosi ona 20—25 m.

Inaczej natomiast przedstawia się zagadnienie szerokości dróg kołowania na łukach, szczególnie o małych promieniach. Widzialność drogi z kabiny pilota nowoczesnych samolotów jest słaba; manewrowanie tymi samolotami jest więc utrudnione.

Najczęściej przyjmuje się założenie, że kabina pilota w czasie kołowania na łukach powinna się znajdować na osi drogi. Koła głównego podwozia przesuwają się jednak wówczas nieco ku wewnętrznej stronie łuku i w związku z tym zachodzi konieczność poszerzania nawierzchni na łukach o taką szerokość, aby koła podwozia znajdowały się w odległości co najmniej 4,50 m od krawędzi drogi kołowania.

Miejsca postoju (perony) samolotów o dużych pojemnościach wskazane będzie umieszczać w miarę możliwości bliżej dworca lotniczego, ce-



Startuje naddźwiękowy samolot radziecki Tu-144.

nym obciążeniu na jedno pojedyncze koło do 35 000 kg przy ciśnieniu w oponach 12 kg/cm². Za równoważne obciążenie jednego pojedynczego koła samolotu z podwoziem wielokołowym przyjmuje się takie obciążenie na koło główne, które przy tym samym ciśnieniu w oponach co i w wielokołowej goleni samolotu wywołuje taki sam stan naprężeń w konstrukcji nawierzchni jak samolot z podwoziem wielokołowym.

Wspomniane wyżej obciążenie równoważne w wysokości 35 000 kg obejmuje niemal wszystkie najnowsze ciężkie samoloty. Wynika stąd wniosek, że na ogół na większości lotnisk międzynarodowych nie zaistnieje potrzeba wzmacniania konstrukcji istniejących nawierzchni, spowodowana wprowadzeniem do użytku samolotów naddźwiękowych i o dużej pojemności.

Ustalenie koniecznej grubości nawierzchni dla ciężkich samolotów powinno być bardzo wnikliwe, z uwagi na ekonomiczne aspekty tego zagadnienia. Przyjmowane dotychczas dopuszczalne granice błędów i współczynniki zapasów mogą prowadzić do znacznych, zbędnych kosztów budowy nawierzchni.

Na podstawie krajowych wyników badań nośności nawierzchni lotniskowych przeprowadzono w Instytucie Technicznym Wojsk Lotniczych porównawczą analizę wspomnianych wyników i obciążeń, dla których te nawierzchnie były przewidywane.

Analiza ta wykazała, że w przypadkach nośnego, dobrze odwodnionego podłoża gruntowego rzeczywista nośność nawierzchni jest przeważnie większa od obciążenia samolotu. Różnice te są tym większe, im większa jest masa samolotu.

Wynika stąd pilna potrzeba weryfikacji stosowanych metod wymiarowania nawierzchni, szczególnie dla dużych obciążeń. Jest to jednak zadanie trudne, kosztowne i możliwe do wykonania w ośrodkach naukowych dysponujących pracownikami o wysokich kwalifikacjach fachowych i nowoczesnym wyposażeniem badawczym.

lem maksymalnego skrócenia drogi dojazdu pasażerów, transportu towarów i zaopatrzenia pokładowego.

W niedalekiej przyszłości zajdzie również konieczność powiększenia istniejących peronów, ponieważ z uwagi na wspomnianą już wyżej ograniczoną widoczność z kabiny pilota należy zwiększyć do 10 m odległość pomiędzy skrajnymi punktami manewrujących dużych samolotów.

NAWIERZCHNIE LOTNISKOWE

Konstruktorom nowych samolotów o dużych masach zalecono (na podstawie międzynarodowych porozumień) stosowanie takich układów podwozi, aby nie powodowały one konieczności wzmacniania konstrukcji nawierzchni na istniejących lotniskach. W związku z tym zaleceniem obserwuje się w chwili obecnej tendencję do zwiększania liczby głównych goleni i liczby kół jednej goleni, wraz ze wzrostem masy samolotów.

Wyżej: Amerykański trójsilnikowy L-1011. Niżej: Boeing-747 w służbie linii brytyjskich.

Konstrukcje te skomplikowały poważnie ocenę wytrzymałości nawierzchni lotniskowych, a także metody porównywania samolotów, z punktu widzenia ich oddziaływania na nawierzchnię.

W wielu krajach udoskonala się więc eksperymentalne i teoretyczne metody określania rzeczywistej wytrzymałości nawierzchni lotniskowych.

W Polsce stosuje się do tego celu metodę eksperymentalną zaleconą przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego, a polegającą na próbnym obciążeniu nawierzchni ciężarem statycznym aż do pęknięcia nawierzchni. Metoda ta jest co prawda kosztowna i pracochłonna, lecz daje wyniki obiektywne, nieobarczone błędami nie zawsze precyzyjnych dociekań teoretycznych. Analiza konstrukcji nawierzchni na najbardziej znanych lotniskach przeprowadzona w ramach prac badawczych Sekcji Transportu Lotniczego Stałej Komisji Transportowej RWPG wykazała, że nośność tych nawierzchni zapewnia eksploatację samolotów o równoważ-

Dużą masą charakteryzuje się również radziecki trójsilnikowy Tu-154.

WYSZCZEGÓLNIENIE WŁAŚCIWOŚCI	„Concorde"	B-747B	L-500	IŁ-62M	L-1011	DC-10	TU-154
Największa masa startowa, t	174,5	351,5	376,9	165,0	270,0	186,0	90
Największa masa do lądowania, t	108,7	255,8	301,6	105,0	192,8	157,8	72
Liczba głównych goleni	2	4	4	2	—	—	2
Obciążenie głównej goleni, t	81	81	90	76	—	—	42
Liczba kół głównej goleni	4	4	4	4	—	—	6
Liczba pasażerów	132	490	667	186	345	270—345	164
Długość samolotu, m	58,84	70,5	76,5	53,12	55,70	54,9	47,9
Wysokość samolotu, m	11,58	19,3	20,4	12,35	18,1	17,8	11,4
Rozpiętość skrzydeł, m	25,6	59,6	67,9	43,3	51,8	47,3	37,6
Baza podwozia, m	16,7	27,25—24,06	25,8	24,49	—	22,0	19,1
Ślad podwozia, m	7,6	3,81—11,0	9,14 (między wewn. kołami)	6,8	—	10,67	11,5
Promień skrętu (do osi samolotu), m	12,5	20,5	—	18,5	—	16,5	15,5
Promień skrętu (do przedniego koła), m	21,0	34,0	—	30,6	—	27,7	25
Konieczna długość drogi startowej, m	3320 (+30°C, p.m.)	3400 (+30°C, p.m.)	3020 (MSA, p.m.)	3800 (+30°C, p=730 mm sł.rt.)	3320	2290	2200 (+30°C, p=730 mm sł. rt.)

Uwaga: Wymieniona została długość drogi startowej ze sztuczną nawierzchnią w warunkach istnienia końcowych stref bezpieczeństwa po 400 m.

Małe lotnictwo już po sezonie

Tegoroczny sezon letni był niezwykle obfity w imprezy modelarskie. Właściwie każdy konstruktor i sportowiec małego lotnictwa miał możność wypróbowania swych sił w poszczególnych klasach modeli. Uwieńczeniem niejako sezonu były jesienne masowe imprezy latawcowe, gromadzące najmłodszych entuzjastów lotnictwa.

Poniżej przekazujemy krótkie relacje naszych korespondentów i zdjęcia z ostatnio przeprowadzonych imprez.

Grzegorz Werkowski z Aeroklubu Jeleniogórskiego, wicemistrz Polski w klasie standard radiomodeli szybowców.
Zdjęcie: J. Chmielewski

JEŻÓW - 1973

PIĘKNA pogoda towarzyszyła modelarzom, biorącym udział w XXXVIII Mistrzostwach Polski w klasie modeli szybowców zdalnie kierowanych na zboczu, w Jeżowie Sudeckim, w dniach 14—15 września.

W trzech klasach modeli w ramach całorocznych eliminacji do tegorocznych mistrzostw Polski zakwalifikowało się 50 modelarzy, jednak do Jeżowa przyjechało 41 (16 seniorów w klasie standard i 11 w klasie otwartej oraz 14 juniorów). Po raz pierwszy modelarze z Aeroklubu Jeleniogórskiego wystawili ekipę, złożoną z 6 seniorów i 4 juniorów.

Zawodnicy przybyli do Jeżowa zakwaterowani zostali w Ośrodku Szybowcowym, skąd na miejsce startów na szczyt szybowiska przewożeni byli samochodami.

Warto podać, że Mistrzostwa Polski Modeli Szybowców R/C wciągnięte są do corocznych obchodów „Września Jeleniogórskiego" i cieszą się dużym zainteresowaniem jeleniogórskiej młodzieży.

A oto najlepsze wyniki w poszczególnych klasach:

Klasa otwarta: 1. Wiesław Juraszek (AB-B) — 1 109 pkt.; 2. Edward Trzopek (AB-B) — 1 044 pkt.; 3. Henryk Lubszczyk (A. Śl.) — 929 pkt.

Klasa Standard (seniorzy): 1. Jerzy Kuźma (A. Krak.) — 933 pkt.; 2. Grzegorz Werkowski (A. J.) — 911 pkt.; 3. Piotr Kluska (A. B-B) — 805 pkt.

Klasa Standard (juniorzy): 1. Tadeusz Kamiński (A. Zagł. Miedz.) — 1 043 pkt.; 2. Tadeusz Słabicki (A. Zagł. Miedz.) — 824 pkt.; 3. Wojciech Chyła (A. B-B) — 778 pkt.

JACEK CHMIELEWSKI

Najmłodsi zwycięzcy na starcie w Jeżowie: od lewej — Tadeusz Słabicki, Tadeusz Mamiński i 11-letni Wojciech Chyła.
Zdjęcie: J. Chmielewski

PO RAZ XIX O PUCHAR „SKRZYDLATEJ POLSKI"

TRADYCJĄ staje się organizowanie zawodów modeli sterowanych mechanicznie, rozgrywanych o Puchar „Skrzydlatej Polski" — przez Aeroklub Tatrzański.

30 września stanęła na starcie cała doborowa, aczkolwiek niestety niezbyt liczna grupa modelarzy — entuzjastów tej interesującej kategorii. Oprócz modelarzy polskich, reprezentujących aerokluby: Śląski, ROW i Tatrzański, w rozgrywce wziął udział wicemistrz tej kategorii w CSRS, Zdenek Krejsa.

Na start wyznaczono, podobnie jak w roku ubiegłym, zbocza góry Wdżar nad przełęczą Snoska. Ze względu na ograniczone przedpola, zdecydowano ograniczyć czas lotu do 180 sekund. Pierwsze starty przebiegły w wyjątkowo korzystnej pogodzie. Niestety, po godzinie wiatr zmienił kierunek o pełne 180°, a prędkość jego bardzo wzrosła. Zmusiło to organizatora imprezy do zmiany zbocza. Największą ilość punktów uzyskał Czechosłowak **Zdenek Krejsa** (540 s) — zostając honorowym zwycięzcą zawodów. I miejsce zajął **Teofil Sikora** (455 s), drugie — **Piotr Kuczera** (430 s), trzecie — **Gustaw Szajthauer** (338 s).

Zwycięzca ubiegłorocznych zawodów, **Wiesław Jakubowski**, wykonał swym modelem pokazowy lot zakończony lądowaniem w środku położonej niedaleko wsi. Zawody przebiegały w wyjątkowo serdecznej i koleżeńskiej atmosferze. Zdenek Krejsa, żegnając się z polskimi modelarzami, zaprosił całą grupę na międzynarodowe zawody modeli sterowanych mechanicznie, które odbędą się w miejscowości Rana (CSRS) w drugim kwartale przyszłego roku.

JULIAN DUCH

MŁODZIEŻ ATAKUJE CORAZ ŚMIELEJ

XXXVIII Mistrzostwa Polski (modele latające na uwięzi), organizowane już po raz trzeci w Częstochowie, należały do nadzwyczaj udanych. Organizatorzy tych mistrzostw, Aeroklub Częstochowski wespół z Zarządem Miejskim i Powiatowym ZMS, dołożyli wszelkich starań, by zawodnikom, komisji sędziowskiej oraz zaproszonym gościom niczego nie brakowało. Każdy ze startujących otrzymał szczegółowy program zawodów, poprzedzony krótkim wstępem — informacją o Aeroklubie Częstochowskim. Dobrze przygotowane były starty na dwóch nowoczesnych kręgach modelarskich. O mistorzstwach Polski poinformowani byli przedstawiciele miejscowej i wojewódzkiej prasy, wcześniej rozplakatowano atrakcyjne afisze, wydano okolicznościową plakietkę.

Rozegrano 4 konkurencje w klasie F-4A (modele makiet), F-2C (modele do wyścigu), F-2B (modele akrobacyjne) i F-2A (modele szybkie). Doskonale działająca komisja sportowa mistrzostw i dobra organizacja oraz wymarzona dla modelarzy pogoda sprawiły, że zawody zakończono w zaplanowanym przez

Poniżej — jeden z uczestników zawodów modeli na uwięzi w Częstochowie z modelem radzieckiego samolotu Jak-18PM. U dołu — na starcie gumówek w Lesznie.
Zdjęcia: B. Koszewski i Z. Szajewski

Tak startuje mistrz! Fragment z leszczyńskich zawodów, a leci model Kazimierza Łapińskiego z Aeroklubu Białostockiego. Zdjęcie: Z. Szajewski

organizatorów czasie Dodajmy również, że ze strony zawodników nie zgłoszono żadnego formalnego protestu pod adresem kierownictwa i organizatorów mistrzostw. W poszczególnych konkurencjach triumfowali:

Klasa F—4A — makiety (seniorzy) — startowało 15 zawodników: 1. Lech Podgórski (A. Pom.) — 1 106 pkt.; 2. Jerzy Ostrowski (A. Częst.) — 1 063 pkt.; 3. Zbigniew Jurek (A. Opol.) — 988,6 pkt.

Klasa F—4A — makiety (juniorzy) — startowało 10 zawodników: 1. Zygmunt Kupka (LOK — Opole) — 396 pkt.; 2. Waldemar Machniewicz (A. Ł.) — 383 pkt.; 3. Jerzy Sulitka (A. Ł.) — 379 pkt.

Klasa F—2C (wyścig) — startowało 8 zespołów: 1. Jan Rosiński i Hipolit Rokicki (A. W.) — 9,52 m; 2. Waldemar Salach i Jan Jóźwiak (A. W.) — 11,20 m; 3. Andrzej Ziemniak i Aleksander Gałkowski (A. Śl.) — 13,08 m.

Klasa F—2B (akrobacja) — seniorzy: — startowało 10 zawodników: 1. Jerzy Ostrowski (A. Częst.) — 6,451 pkt.; 2. Stefan Kraszewski (A. W.) — 6,104 pkt.; 3. Józef Wąsik (A. W.) — 4,972 pkt.

Klasa F—2B (akrobacja) — juniorzy: — startowało 10 zawodników: 1. Paweł Dziuba (A. W.) — 3,249 pkt.; 2. Dariusz Napierski (A. W.) — 3,675 pkt.; 3. Stanisław Lewiński (A. Wrocł.) — 1,690 pkt.

Klasa F—2A (modele szybkie) — startowało 5 zawodników: 1. Andrzej Rachwał (A. Śl.) — 219,5 pkt.; 2. Jarosław Tomczak (A. Śl.) — 191,4 pkt.; 3. Stanisław Skotniczny (A. Śl.) — 187,5 pkt.

W sumie startowało 66 zawodników z aeroklubów w Częstochowie, Opolu, Łodzi, Wrocławiu, Mielcu, Jeleniej Górze, Warszawie, Poznaniu, Krakowie, Bydgoszczy, z Aeroklubu Pomorskiego i Śląskiego oraz z LOK w Opolu, Łodzi, Wrocławiu, Katowicach i Kędzierzynie.

Na zakończenie należy zwrócić uwagę, że młodzi modelarze coraz śmielej atakują pozycje dotychczasowych mistrzów, konstruują coraz ciekawsze i doskonalsze modele.

WITOLD MAJAK

LESZNO GOŚCIŁO MODELARZY

WIELE było narzekań i utyskiwań na zeszłoroczne mistrzostwa. Narzekano na dojazd i zakwaterowanie, a co złośliwsi dodawali przymiotnik „zimowe".

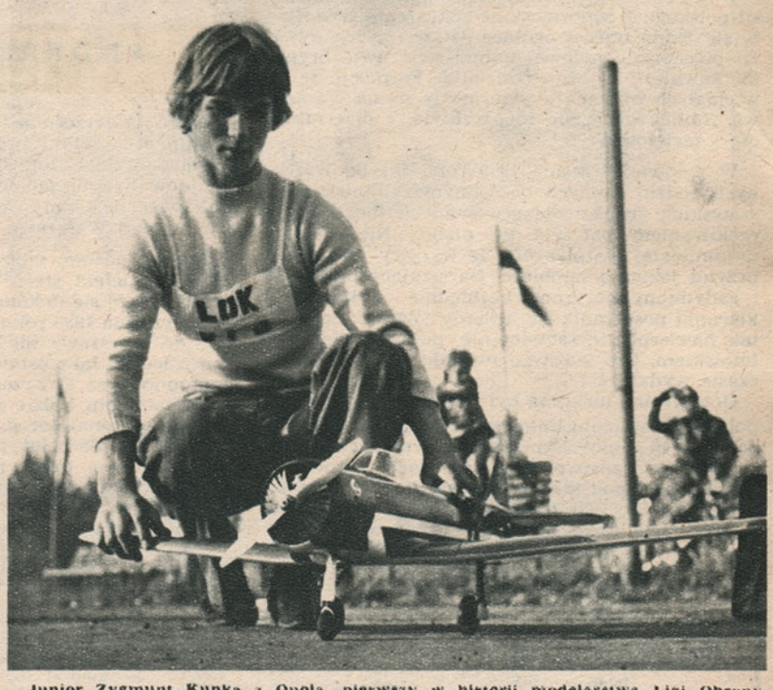
Przeciwstawieniem zeszłorocznej imprezy były XXXVIII Mistrzostwa Polski Modeli Latających, przeprowadzone w Centrum Szybowcowym w Lesznie w dniach 7—9 września. Na starcie tej imprezy stanęło 100 zawodników, juniorów i seniorów.

stockiego (924 pkt.). Brązowy medal i tytuł drugiego wicemistrza uzyskał **Zbigniew Pawtel** z Aeroklubu ROW (900 pkt.).

W klasie seniorów najlepszym okazał się **Wiesław Korczak** z Aeroklubu Lubelskiego (1 126 pkt.). I ten zawodnik uczestniczył w mistrzostwach świata, gdzie wynikiem lepszym, bo 1 137 pkt., zajął 69 miejsce. Drugi był **Antoni Sulisz** (1 103 pkt.), a trzeci **Andrzej Worobiew**, także z Aeroklubu Lubelskiego (1 088 pkt.).

Drugi dzień zawodów — na starcie modele z napędem gumowym. Walczy siedemnastu juniorów i piętnastu seniorów. Piękna słoneczna pogoda, ale zmienny wiatr, zmusza do zmiany miejsca startu. Odbywa się to sprawnie. Bardzo pomocny okazał się także pojazd o napędzie elektrycznym „Melex", przydzielony nam do dyspozycji.

Mistrzostwo Polski i trzeci w tym roku złoty medal zdobywa **Jerzy Kosiński** (1 260 pkt.). Drugi jest **Andrzej Szynaka** z Aeroklubu Grudziądzkiego, a trzeci **Stanisław Żurad.** Wśród juniorów pierwszy jest **Waldemar Siebyła** z Aeroklubu Wrocławskiego (1 147 pkt.), drugi — **Józef Oleksiak** z Aeroklubu Warszawskiego (1 122 pkt.). Brązowy medal przypadł **Krzysztofowi Jasińskiemu** z Aeroklubu Łódzkiego.



Junior Zygmunt Kupka z Opola, pierwszy w historii modelarstwa Ligi Obrony Kraju mistrz Polski w kategorii modeli redukcyjnych (model Jak-18PM). Zdjęcie: B. Koszewski

Wśród modeli redukcyjnych na uwięzi zaobserwowano ciekawie opracowaną historyczną „Avię" lotnictwa Czechosłowacji. Zdjęcie: B. Koszewski

Tradycyjnym już zwyczajem m pierwszy ogień poszły szybowce. Do walki w tej kategorii modeli stanęło 19 juniorów i 18 seniorów. Tak w jednej, jak i w drugiej grupie zaobserwować można było bardzo dobre konstrukcje. Dużo gorzej natomiast przedstawia się holowanie, które w wielu przypadkach nie jest kontrolowane przez sporą grupę zawodników. Najczęściej model odczepia się przypadkowo, no i ma się rozumieć lot także jest przypadkowy. Tymczasem szybowce — to bardzo trudna konkurencja, wymagająca solidnego treningu również w holowaniu.

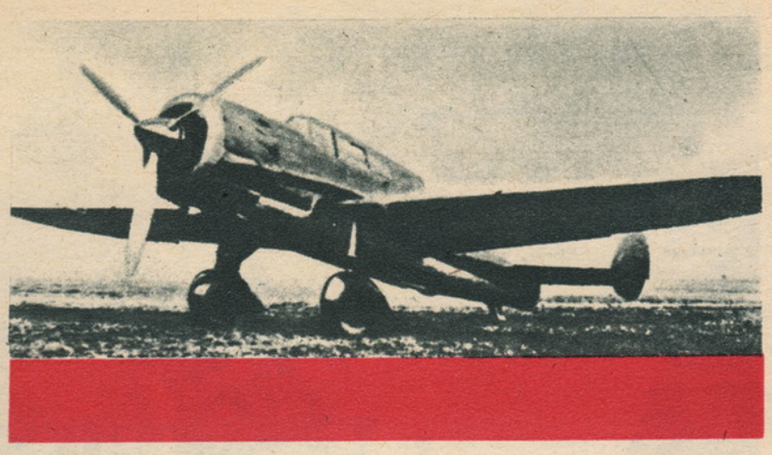
W klasie juniorów zwycięstwo odniósł zawodnik Aeroklubu Zagłębia Miedziowego **Tadeusz Kamiński** (969 pkt.), zdobywając zaszczytny tytuł mistrza Polski i złoty medal. Warto tu przypomnieć, że uczestniczył on w reprezentacji na mistrzostwach świata w Austrii, gdzie wszedł do finału (1 260 + 126 pkt.). Drugi był **Jerzy Banasiuk** z Aeroklubu Białostockiego.

Trzeci dzień — na starcie modele silnikowe. Startuje szesnastu juniorów i piętnastu seniorów.

Listę mistrzów zamknęli w tym dniu pięknymi, maksymalnymi wynikami junior **Jan Ochman** z Aeroklubu Wrocławskiego i senior **Eugeniusz Mosor** z Aeroklubu Świdnickiego. Warto przy tej okazji przypomnieć, że Ochman był naszym reprezentantem na mistrzostwach świata w Austrii, gdzie w dogrywkach zajął jedenaste miejsce (1 260 + 123). Srebrnymi medalistami zostali w klasie juniorów **Jerzy Zieliński** z Aeroklubu Bydgoskiego i senior **Zdzisław Kisiel** z Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego. Trzecie miejsca zajęli junior **Piotr Płacheta** z Aeroklubu Gliwickiego i senior **Jerzy Krzemiński** z Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego.

ZDZISŁAW SZAJEWSKI

SUM LĄDUJE W KOWNIE



16 września 1939 roku dwie hitlerowskie dywizje pancerne odcięły przebijające się do Warszawy oddziały generała Kutrzeby. Rozpoczęło się koncentryczne i zmasowane natarcie wojsk niemieckich na siły polskie, zamknięte w szczelnym kotle. Prócz huraganowego ognia artylerii wszelkich typów i kalibrów — nieprzyjaciel użył w akcji dużej ilości samolotów bombowych. Bitwa nad Bzurą zakończyła się 18 września 1939 roku.

W jej końcowym efekcie nastąpiło zniszczenie sił polskich. Z hitlerowskiego okrążenia wydostała się jedna trzecia ogólnego stanu dwóch dywizji piechoty, o połowę umniejszone dwie brygady kawalerii i luźne oddziałki. Formacje te — w ciągłych walkach — skierowały się na Warszawę. Stolica broni się rozpaczliwie, z determinacją i zaciętością...

W połowie września 1939 roku już od wczesnych godzin rannych na jednym z lotnisk warszawskich grupka zdenerwowanych ludzi z wyczekiwaniem patrzyła w niebo. Nie ulegało najmniejszej wątpliwości, że wszyscy czekali na przylot jakiegoś samolotu. Narastający huk dział i zadymiony horyzont bezbłędnie wskazywały kierunki posuwania się hitlerowców. Oczekiwany tak niecierpliwie samolot nie pojawił się nad lotniskiem. Coś ważnego musiało się w międzyczasie wydarzyć.

Oczekiwaną maszyną był prototyp najnowszego polskiego samolotu liniowego i lekkiego bombowca, PZL-46 „Sum". Samolot tego typu został opracowany w Państwowych Zakładach Lotniczych przez zespół pod kierownictwem inż. Praussa na przełomie lat 1938/39. Jeden z jego prototypów został wystawiony na Międzynarodowej Wystawie Lotniczej w Paryżu, gdzie wzbudził duże zainteresowanie fachowców.

„Sum" był całkowicie metalowym jednopłatowcem, uzbrojonym w cztery karabiny maszynowe (stałe) pilota oraz w dwa kaemy zamontowane w dolnym i górnym stanowisku strzeleckim. Ponadto samolot mógł zabrać do 600 kg bomb różnych typów. PZL-46 „Sum" miał zastąpić przestarzałe już lekkie bombowce PZL-23 „Karaś". Przygotowania do produkcji seryjnej „Suma" rozpoczęły się na początku 1939 roku, ale wybuch wojny przerwał te zamierzenia. Pozostał tylko jeden prototyp „Suma".

ANDRZEJ MACKO

Dzień 17 września 1939 roku był ostatecznym terminem przylotu prototypu „Suma" na jedno z warszawskich lotnisk. W tym czasie samolot znajdował się na polowym lotnisku pod Łuckiem. Tak więc tego dnia bombowiec polski nie pojawił się nad Warszawą.

Jak się później okazało, start do stolicy uniemożliwił defekt steru kierunku. Niezbędnej naprawy udało się dokonać w warunkach polowych i 18 września 1939 roku aparat zdolny był do lotu. Ale do Warszawy nie było już najmniejszego sensu lecieć. Jako ostateczny termin przylotu wyznaczono dzień 17 września. Wytypowani do przyjęcia samolotu ludzie już na pewno nie czekają. „Sum" wykonał lot do Lwowa, a następnie do Bukaresztu. Samolot pilotowany był przez por. pil. inż. Riessa, mając na pokładzie trzech innych członków załogi. „Sum" wylądował na lotnisku wojskowym Baneasa pod Bukaresztem. Polska załoga została internowana przez Rumunów.

Lotnicy „Suma" od razu zorientowali się, że ich samolot wzbudza duże zainteresowanie. Po paru dniach pobytu w Rumunii dowiedzieli się, że ich maszyna ma zostać przetransportowana do zakładów lotniczych Industria Romana, w celu dokładnego przebadania konstrukcji.

26 września 1939 roku armie hitlerowskie zdobywają Warszawę. Na stolicę sypie się grad pocisków artyleryjskich i bomb lotniczych. 27 września kapituluje Warszawa, a w dwa dni później „Festung Modlin", jak nazwał to miasto nieprzyjaciel.

26 września 1939 roku załoga „Suma" miała wystartować z rumuńskiego lotniska Baneasa i lądować na lotnisku w Brasov. Przed startem samolot obejrzeli dokładnie polscy mechanicy lotniczy, internowani już wcześniej w Rumunii. Bombowiec znajdował się w idealnym stanie technicznym. W kabinach zajmują miejsca Polacy. Zegar pokładowy wskazuje godzinę 14.30. Start wyznaczono na godzinę 15. Polski samolot ma być eskortowany przez dwa myśliwce rumuńskie, które przeglądają jeszcze mechanicy.

I wtedy dowódca „Suma" podejmuje niebezpieczną decyzję: Uciekać do... Polski! Krótka narada z pozostałymi członkami załogi. Po chwili silnik zaskakuje, plując niebieskawym dymem. Nie ma już czasu na jego sprawdzenie na ziemi, droga jest każda sekunda. Bombowiec ostro rusza z miejsca, wznosząc za sobą kępki zeschłej trawy i kłęby kurzu.

Rumuni są początkowo zupełnie zaskoczeni, niektórzy żołnierze z ochrony lotniska otwierają chaotyczny ogień z karabinów ręcznych. Jest na szczęście niecelny. „Sum" rycząc silnikiem, na pełnym gazie wznosi się w powietrze i kieruje w stronę Warszawy. Załoga samolotu kluczy na trasie i leci bardzo niziutko tuż nad samą zie-

---

Mała **ENCYKLOPEDIA** lotników polskich

CZESŁAW NOWAK (1919—1944)

URODZIŁ się 12 maja 1919 roku we wsi Mądre (pow. Środa, woj. poznańskie) w licznej rodzinie chłopskiej. Miał trzech braci i trzy siostry. Naukę rozpoczął w szkole powszechnej we wsi Mądre. Potem uczęszczał do gimnazjum ogólnokształcącego w Środzie i 16 czerwca 1937 roku uzyskał tzw. małą maturę. Następnie przeszedł do liceum ogólnokształcącego im. Ignacego Paderewskiego w Poznaniu, gdzie 15 maja 1939 roku otrzymał dużą maturę.

Jego celem życiowym było służyć w lotnictwie — postanowił zostać oficerem pilotem. Dlatego już w 1938 roku był na kursie szybowcowym w Ustianowej, a zaraz po zdaniu matury w 1939 roku uzyskał tytuł pilota, przeszkalając się na kursie Przysposobienia Wojskowego na lotnisku Lublinek koło Łodzi, na szkolnym samolocie typu RWD-8. Niezwłocznie złożył podanie do komendanta Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie, z prośbą o przyjęcie go na pierwszy rocznik Szkoły Podchorążych Lotnictwa. 29 sierpnia 1939 roku został powołany w trybie mobilizacyjnym do służby wojskowej i przydzielony do eskadry zapasowej 3 pułku lotniczego na Ławicy w Poznaniu. Dzielił trudy wojenne tej eskadry, wycofującej się na wschód. Potem przedostał się na Węgry, a stamtąd przez Jugosławię i Włochy do Francji. Jako szeregowiec służył w polskim lotnictwie w Polskiej Bazie Lotniczej w Lyonie, sposobiąc się do przyszłego zawodu wojskowego pilota.

Po upadku Francji ewakuował się do Anglii. Do Glasgow przybył 26 czerwca 1940 roku. Został skierowany do Polskiej Bazy Lotniczej w Blackpool. Jego zapał do latania i chęć walki z wrogiem wystawiona była na długie czekanie. Do bojowych dywizjonów angażowano przede wszystkim pilotów już wyszkolonych, szkolenie młodych dopiero się organizowało.

21 lipca 1941 roku szer. Czesław Nowak przybył do 308 Dywizjonu Myśliwskiego „Krakowskiego" jako pomoc mechanika. 23 sierpnia został skierowany do nr 15 E.F.T.S. (Elementary Flying Training School — szkoła początkowego pilotażu), gdzie zaczął nareszcie latać 22 października przeszedł do nr 8 S. F. T. S. (Secondry Flying Training School — szkoła podstawowego pilotażu) w Montrose w Szkocji, którą ukończył jako sierżant pilot 13 kwietnia 1942 roku, będąc przygotowanym do szkolenia na samolotach bojowych.

2 października 1942 roku Nowak został skierowany na Kurs Podchorążych Piechoty i Kawalerii Zmotoryzowanej w Auchtermucht w Szkocji, który ukończył 21 grudnia i uzyskał tytuł podchorążego.

W okresie od 12 stycznia do 15 marca 1943 roku odbywał przeszkolenie na samolotach bojowych „Spitfire" w 58 O. T. U. (Operational Training Unit — jednostka bojowego szkolenia), na lotnisku w Grangemouth, a następnie przydzielony do 302 Dywizjonu Myśliwskiego „Poznańskiego" w charakterze pilota. Dywizjon ten przebywał wtedy na odpoczynku na lotnisku w Hutton Cranswick, w środkowej Anglii. W lipcu i sierpniu 1943 roku Nowak ukończył kurs oficerski w Cosford i otrzymał stopień podporucznika. Powrócił do 302 dywizjonu na lotnisko Northolt, skąd rozpoczął loty bojowe nad Francję, Belgię i Holandię. Latał na doskonałych samolotach myśliwskich „Spitfire Mk-IX". Wkrótce, bo już 22 grudnia, ppor. Nowak został odznaczony za czyny męstwa Krzyżem Walecznych.

1 marca 1944 roku Nowak został awansowany do stopnia porucznika i jednocześnie przeniesiony do 318 Dywizjonu Myśliwsko-Rozpoznawczego „Gdańskiego", który współdziałał — na razie ćwiczebnie — z 2 Korpusem Polskim w Egipcie.

1 maja 1944 roku 318 dywizjon rozpoczął swoją bojową służbę na froncie włoskim z lotniska Tringo, koło miasta Vasto, na wschodnim wybrzeżu Półwyspu Apenińskiego. Piloci wykonywali loty rozpoznawcze i na korygowanie ogniem artylerii.

Postęp wojsk alianckich na północ spowodował zmianę lotnisk. Piloci 318 dywizjonu startowali do lotów bojowych z kolejnych lotnisk — San Vito, Tortoretto, Fermo i Falconara. Nowak wziął udział we wszystkich niemal akcjach i uczestniczył w bitwie o Anconę. Rozpoznawał i ostrzeliwał z broni pokładowej nieprzyjacielskie cele naziemne.

30 sierpnia 1944 roku, z lotniska Castiglione, wystartował por. pil. Czesław Nowak na lot rozpoznawczy rejonu Bolonii. Z lotu tego nie powrócił do bazy. Potem nadeszła wiadomość, że zginął.

Ogólnie wykonał około 100 lotów bojowych, jego nalot wynosił ponad 500 godzin. Latał na samolotach: RWD-8, „Tiger Moth", „Magister", „Master", „Hurricane", „Spitfire" MK-V i MK-IX.

Grób jego znajduje się na cmentarzu wojskowym w Bolonii.

W. K.

mią. Udało się. W powietrzu nie natrafili na żadną maszynę ze znakami rumuńskiego lotnictwa wojskowego.

Około godziny 18.00, pod ogniem hitlerowców, „Sum" wylądował na Mokotowie. Tuż przed przyziemieniem samolot otrzymał parę trafień z działek małokalibrowych. Przez całą noc skompletowani z trudem mechanicy różnych specjalności reperowali uszkodzony samolot. 27 września 1939 roku około godziny 5.00 rano „Sum" został jako tako „podłatany" i mógł sposobić się do dalszej drogi. Jest to ostatnia polska maszyna, która wylatuje z oblężonej przez Niemców stolicy.

„Sum" leci teraz w kierunku granicy litewskiej. Po drodze zostaje schwycony w kleszcze reflektorów przeciwlotniczych i ostrzelany, na szczęście niecelnie. Bombowiec szczęśliwie przebrnął przez ogniowe zapory i wkrótce — granica z Litwą.

Lotnisko w Kownie, godzina 6.00 rano. Eskadra myśliwska w stanie gotowości bojowej. W kabinach samolotów siedzą przypięci pasami piloci w pełnym ekwipunku. W jednym z myśliwców dyżuruje podporucznik Jonas Dowytajtis, później znany pisarz litewski.

Alarm! Melduje jeden z naziemnych punktów obserwacyjnych: „Uwaga! Bliżej nierozpoznany samolot przeleciał nad Mariampolem. Wygląda na lekki bombowiec lub maszynę rozpoznawczą..."

Dwa litewskie myśliwce produkcji francuskiej „Dewoitine" odrywają się od lotniska. Jeden z samolotów pilotuje podporucznik Dowytajtis. „Widzę go! Zielono-niebieski kadłub, jednosilnikowy... To Polacy!" Litewscy piloci podlatują bliżej polskiej maszyny, wskazują drogę do lotniska. Litwini już wiedzą, że „Sum" nadleciał z Warszawy.

Polski bombowiec zmniejsza obroty, podchodząc do lądowania. Wreszcie „Sum" nieruchomieje na kowieńskim lotnisku. Dramatyczny lot zakończony, mija napięcie nerwowe. Litwini internują samolot i polską załogę.

Wtedy, gdy zdarzyła się opisana tutaj historia, w Kownie mieszkał 75-letni dziś doktor farmacji — Czesław Bańkowski, przebywający aktualnie we Wrocławiu. Doktor Bańkowski był wielkim sympatykiem lotnictwa i mając sporo znajomych pilotów litewskich (osobiście znał m. in. Dariusa, który z innym pilotem jako pierwsi Litwini przelecieli Atlantyk), często latał na samolotach szkolnych jako pasażer. Oto relacja dra Bańkowskiego związana z przylotem „Suma" do Kowna:

„Wieść o tym wydarzeniu szybko rozeszła się po Kownie. Początkowo mówiono, że polski samolot uległ katastrofie, lądując na nieznanym lotnisku. Była to zwyczajna plotka. Jak powiedzieli mi znajomi lotnicy z Kowna, polska załoga „Suma" zademonstrowała wręcz pokazowe lądowanie. Przylot polskiego samolotu na lotnisko kowieńskie był wówczas szeroko komentowany przez miejscowych Polaków. Niestety, nic więcej nie mogę powiedzieć na temat lotników z tego samolotu. Nie wiem też co się stało później z ich samolotem. W miejscowości Birsztany, niedaleko od Kowna, miałem wówczas dużą willę. Jej część wydzieliłem dla internowanych wojskowych z Polski. W moim letniskowym domu w Birsztanach mieszkali m. in. przez pewien czas czterej piloci z Dęblina. Być może załoga z „Suma" została umieszczona w jakiejś innej willi w uzdrowisku Birsztany, bowiem polskich lotników było wtedy na Litwie sporo. Ambasada Wielkiej Brytanii w Kownie urządzała potajemny przerzut polskich pilotów na Zachód. Pewnego dnia wziąłem „swoich" lotników własnym samochodem i w tajemnicy dowiozłem do angielskiej ambasady. Zostali szczęśliwie przerzuceni do Wielkiej Brytanii. Dowiedziałem się o tym już w 1940 roku, kiedy to otrzymałem od tych miłych chłopców kartkę pocztową z Londynu. Pisali w niej, że szkolą się na samolotach bojowych i wkrótce wezmą udział w walkach powietrznych o Wielką Brytanię. Być może do Anglii udało się także przedostać lotnikom „Suma". Usiłowałem zaraz po wojnie dowiedzieć się coś o ich losie w Kownie, ale nikt nie potrafił udzielić mi sprawdzonej i wiarygodnej informacji na ten temat..."

Tyle dr Bańkowski. Jeżeli chodzi o załogę z samolotu bombowego „Sum", to istotnie przedostała się ona na Wyspy Brytyjskie, gdzie wzięła później udział w walkach, latając operacyjnie w jednym z polskich dywizjonów bombowych. Natomiast jeśli idzie o internowany przez Litwinów samolot typu „Sum" — najprawdopodobniej w późniejszym okresie maszyna została przejęta przez lotnictwo radzieckie.

LOTNICZE KULISY MINIONEJ WOJNY

ZAGADKA PIĘCIU „AVENGERÓW"

KLUCZ pięciu lądowych samolotów torpedowych Grumman „Avenger" wystartował 5 grudnia 1945 roku o godz. 14.10 z bazy lotnictwa marynarki wojennej USA w Fort Lauerdale na Florydzie, do dwugodzinnego lotu ćwiczebnego w zakresie nawigacji i bombardowania. Panowała piękna, prawie bezwietrzna pogoda, niebo było czyste — warunki niemal idealne. Mimo to o godz. 15.45 kierownictwo lotów otrzymało od dowódcy dziwną wiadomość: wydawało mu się, iż zszedł z kursu i nie może teraz ustalić pozycji zespołu. Dowódca klucza był doświadczonym lotnikiem, nie podejrzewano więc niczego poważnego. Tymczasem jeszcze dwa razy nadeszły podobne meldunki, a wreszcie rozpaczliwe wezwanie o ratunek:

„Mam paliwa na 27 minut. Nie mogę określić, czy jestem nad Atlantykiem, czy Zatoką Meksykańską. Pomóżcie!"

Ale pomóc nie było wcale tak łatwo. Ówczesne urządzenia radiolokacyjne miały niewielki zasięg, ich wskazania nie były dokładne i na ekranach nie można było dostrzec śladu zaginionych maszyn. Jak się później okazało, zespół samolotów słyszano ok. godz. 16.00 koło Florida Keys. Kierownictwo lotniska porozumiało się szybko z sąsiednią bazą Banana River, skąd o godz. 17.00 wystartowała latająca łódź Martin „Marauder" z 12 ludźmi na pokładzie. Zadaniem jej było doprowadzenie do bazy zaginionych maszyn, lub też — w najgorszym przypadku — udzielenie pomocy ich załogom, gdyby musiały w międzyczasie przymusowo lądować.

Od tego momentu zaginął wszelki ślad po wszystkich 6 samolotach. Jak stwierdza wydany w dwa lata później oficjalny komunikat dowództwa Marynarki, następnego dnia rozpoczęto od rana zakrojoną na najszerszą skalę akcję ratunkową, w której uczestniczyły samoloty lotnictwa lądowego, Marynarki i floty, straży nadbrzeżnej i maszyny prywatne, jak również okręty wojenne, statki, jachty i motorówki. 12 „Avengerów" z Fort Lauerdale lądowało na pokładzie lotniskowca U.S.S. „Solomons", skąd przez 3 dni prowadziło loty nad otwartym oceanem. Poszukiwania z lądu trwały jeszcze dłużej — do 10 grudnia. Przebadano znaczne obszary Atlantyku i Zatoki Meksykańskiej oraz przyległe części wybrzeża — wszystko nadaremnie.

Wydarzenia te są bezspornie jednymi z najbardziej zagadkowych w historii lotnictwa, a oficjalny komunikat do zatarcia tego wrażenia bynajmniej się nie przyczyniał. Nie precyzował on np. ilości wykonanych lotów, ani wylatanych godzin, czy też przebadanej powierzchni mórz. Zagadkowo brzmiało również sformułowanie, że por. Taylor nie ponosi żadnej winy za wypadek. Czyżby zatem dowódca klucza nie zbłądził?

Pytań tego rodzaju było oczywiście znacznie więcej i na łamach prasy pojawiły się wszelkiego rodzaju spekulacje. Przypomniano historię 6 japońskich bombowców Mitsubishi „Betty", które pod dowództwem zwierzchnika wszystkich jednostek lotników — samobójców, adm. Ugaki, wystartowały w 5 godzin po ogłoszeniu komunikatu o zawieszeniu broni z lotniska Konoya. Adm. Ugaki zameldował następnie przez radio, że zespół jego szykuje się do zniszczenia amerykańskiego okrętu. Okazało się jednak, iż po zakończeniu działań żaden kamikaze nie atakował już okrętów USA i los 6 bombowców pozostał niewiadomy. Co innego jednak okres wojny, a co innego ćwiczenia w czasie pokoju. Wśród wysuwanych hipotez nie zabrakło nawet podejrzenia, że zaginione samoloty zostały uprowadzone przez załogi latających talerzy...

W sprawie tej pozostało wiele znaków zapytania: Jeżeli „Avengerom" wyczerpało się paliwo, to dlaczego żaden z radiooperatorów nie nadał sygnału S.O.S.? Czy możliwe jest, iż żadna z załóg nie zdołała spuścić na wodę tratew ratunkowych? Każdy z członków załogi wyposożony był w kamizelkę ratunkową, rakietnicę oraz zbiornik z barwnikami, znaczącymi na wodzie położenie rozbitka. Dlaczego nie zauważono tego wszystkiego na, ruchliwych przecież, szlakach morskich wokół Florydy? Co stało się z łodzią latającą, przystosowaną do wodowania na wysokiej nawet fali i dysponującą znacznymi możliwościami pływalności? Dlaczego nie dostrzeżono na wodzie żadnych śladów paliwa ani oleju, żadnych szczątków po rozbitych maszynach?

W oficjalnym komunikacie nie podano nazwisk 27 zaginionych lotników. Jest rzeczą niemożliwą, aby były one nieznane. Fakt ten nasuwa dalsze wątpliwości: może zginęli oni w operacji, będącej częścią zakrojonych na większą skalę manewrów i los ich znany jest na przykład tylko jakiemuś dowódcy okrętu podwodnego? A może odbywały się wtedy nieudane ćwiczenia przy użyciu broni nuklearnej, które z jakichś powodów mają na zawsze już pozostać tajemnicą amerykańskich sztabów?

Zagadka sześciu samolotów i 27 lotników czeka wciąż na wyjaśnienie.

RAJMUND SZUBAŃSKI

WYDAWNICTWA, KTÓRE POLECAMY

PIERWSZA ZWYCIĘSKA BITWA

LITERATURA dotycząca udziału polskich lotników „W bitwie o Anglię" jest u nas, jak się ogólnie wydaje, dość bogata. Mogło by się więc zdawać, że już nic nowego na ten temat napisać nie można. Nic bardziej błędnego. Każdy kto ma tu jakieś wątpliwości, niech sięgnie po książkę Eugeniusza Banaszczyka pt. „W bitwie o Anglię", wydaną nakładem „Książki i Wiedzy" w ramach Biblioteki Pamięci Pokoleń.

Autor, znany pisarz i publicysta lotniczy, słusznie zauważa we wstępie książki, że zainteresowanie „Bitwą o Anglię" jest u nas niezmiennie trwałe, ale też daje się odczuć wyraźny brak właściwej o niej wiedzy. Wokół uczestnictwa Polaków w bitwie powstało wiele legend jak i niedomówień, na co zresztą pewien wpływ ma i dotychczasowa literatura. W dalszym ciągu czekamy jeszcze na pełne monograficzne opracowanie bitwy, które powinno być już jednak dziełem historyków wojskowości, co nie znaczy wcale, iż nie potrzeba nam także opracowań beletrystycznych na ten temat. Wydaje się, że książka Banaszczyka wychodzi właśnie naprzeciw tego ostatniego gatunku pisarstwa.

Pragniemy tę książkę gorąco polecić przede wszystkim naszym młodym Czytelnikom, którzy wydarzenia z tamtych lat znają jedynie z opowieści weteranów, lektury szkolnej lub z różnych książek, gdzie „Bitwa o Anglię" traktowana jest niekiedy epizodycznie w kontekście działań bojowych polskich lotników na wszystkich frontach II wojny światowej. W tej zbeletryzowanej opowieści dokumentalnej, bo tak byśmy chcieli scharakteryzować książkę Banaszczyka, napisanej popularnie, dobrym i barwnym językiem, znajdzie Czytelnik całą scenerię wielkiej bitwy i podłoże wydarzeń z nią związanych. Dzieje powietrznych zmagań polskich lotników autor ukazuje na tle sytuacji politycznej i wojennej 1940 r. i wydarzeń je poprzedzających. Jest to niejako synteza „Bitwy o Anglię", zaskakująca niekiedy Czytelnika nowością spostrzeżeń i wniosków dla naszej współczesności. Albowiem nie zawsze zauważamy, że bohaterski udział polskich lotników w „Bitwie o Anglię" był ich pierwszym, jakże cennym i wymownym zwycięstwem w walce z hitlerowską Luftwaffe na frontach II wojny światowej. Banaszczyk podkreśla i to, że nasi piloci myśliwscy wnieśli w tej bitwie szczególny wkład w zmianę taktyki walki powietrznej.

Nie wnikając głębiej w tę ciekawą pracę, aby nie pozbawić Czytelnika przyjemności lektury, pragniemy jedynie zasygnalizować, że na jej treść składa się wstęp „Tak nieliczni, tak wielcy..." i osiem następnych rozdziałów: „Operacja „Seeloewe" postanowiona", „Anglia będzie się bronić", „Polskie drogi do RAF", „W dywizjonach brytyjskich", „Bitwy faza pierwsza (8—18.VIII.)", „Bitwy faza druga (19.VIII. — 6.IX.)", „Bitwy faza trzecia (7.IX. — 5.X.)" oraz „Bitwa skończona, walka trwa". W książce są ponadto wykazy imienne: polskich pilotów myśliwskich, którzy służyli w dywizjonach RAF w czasie „Bitwy o Anglię" oraz pilotów polskich i brytyjskich dywizjonów 302 i 303 z tego okresu. Podano też krótką charakterystykę samolotów brytyjskich i niemieckich. Autor przytacza również relacje pilotów, uczestników bitwy oraz cytuje relacje brytyjskie i niemieckie. Liczne dobre zdjęcia dokumentalne, we wkładkach rotograwiurowych, ilustrują doskonale tę ciekawą książkę.

Pisząc tę książkę — podaje autor — w wyniku refleksji spotkań z czytelnikami, starał się Banaszczyk odpowiedzieć na pytania: Jak Bitwa rozgorzała, jak przebiegała, jak weszli w bój Polacy i jak się bili w „Bitwie o Anglię"? Wydaje się, że odpowiedział na nie dobrze. Ciekawa to lektura i na czasie, albowiem walki polskich lotników w „Bitwie o Anglię" weszły do tradycji bojowych ludowego Wojska Polskiego. **(kon)**

Eugeniusz Banaszczyk — W BITWIE O ANGLIĘ. Wydawnictwo „Książka i Wiedza", Warszawa — 1973. Wydanie I, stron 199. Nakład 19 740 + 260 egz. Cena 20 zł.

ASTRONAUTYKA DLA WSZYSTKICH

KSIĄŻKA o astronautyce, a także o rakietach, satelitach i statkach kosmicznych oraz o tym, jak zrobić ich modele. Tak mówi podtytuł nowej książki Wydawnictwa Harcerskiego „Horyzonty". Już biorąc książkę do ręki, można z przyjemnością zauważyć rozwój jakościowy produkcji tego Wydawnictwa, także w zakresie publikacji popularnotechnicznych dla młodzieży. Starannie wydana dwubarwna książka w formacie albumowym „W Kosmosie" jest tego kolejnym dowodem.

Z tym większą ciekawością zaglądamy do wnętrza książki. Znajdujemy tam: abecadło astronomii („O gwiazdach i planetach"), zarys rozwoju historycznego („O pierwszych krokach w Kosmos"), omówienie celowości badań kosmicznych („O pożytkach z rakiet i Kosmosu"), problemy techniczne rakiet („O konstrukcji rakiety i prawach rządzących jej lotem"), problemy konstrukcyjne aparatów kosmicznych („O sztucznych satelitach, statkach i stacjach kosmicznych — czyli o sztucznych obiektach kosmicznych"), przegląd aparatów kosmicznych („Rakiety nośne i doświadczalne oraz sztuczne obiekty kosmiczne"), próbę spojrzenia w przyszłość („O następnych krokach w Kosmos") oraz podstawowe wiadomości z modelarstwa rakietowego („O budowaniu modeli rakiet"). Dodajmy, że opisano tam budowę 10 różnych modeli, wśród których nie zabrakło polskiego „Meteora-1", radzieckiego „Wostoka-1" i amerykańskiego „Saturna-V".

Książka jest napisana żywo, prostym językiem, zawiera dużo ciekawych informacji z zakresu techniki rakietowej i astronautyki oraz wyróżnia się dużą liczbą bardzo starannie wykonanych rysunków. Książkę czyta się i ogląda z prawdziwym zadowoleniem.

A co się w tej książce recenzentowi nie spodobało? Niewiele tego! Przede wszystkim, to mało czytelne teksty na nielicznych (na szczęście!) całostronicowych planszach kolorowych. Dalej — zbyt ubogie w szczegóły rysunki rakiet i aparatów kosmicznych w części modelarskiej książki. Następnie — nie rozróżnianie pojęć: wielkość i wartość (np. ciągu silnika) oraz niepełne omówienie elementów wzoru Ciołkowskiego (str. 61). Curiosum natomiast stanowi schemat ideowy aparatury elektronicznej sztucznego satelity OSCAR-1 (str. 88). Są tam pokazane tranzystory, które nie są tranzystorami, antena odbiorcza udaje nadawczą, nie ma oznaczeń biegunów baterii zasilającej, a wszystko razem zostało narysowane przy użyciu dość dziwnych symboli graficznych. Dochodzi do tego kilka błędów literowych, zwłaszcza w pisowni nazw w językach obcych oraz nieujednolicenie pojęcia — masa (kg) i ciężar (kG), występujących wprawdzie przy omawianiu konstrukcji normalnych i modelarskich, ale przecież w tej samej książce.

W sumie jest to jedna z najlepszych książek popularnotechnicznych o astronautyce i technice rakietowej w naszej literaturze dla młodzieży i nie tylko dla niej. Udała się ta książka Autorowi i Wydawnictwu, stanowiąc prawdziwą encyklopedię wiedzy o Kosmosie i o polskim wkładzie w jego badania. (W)

Paweł Elsztein — W KOSMOSIE — Wydawnictwo Harcerskie „Horyzonty". Warszawa 1973. Wydanie I. Stron 180. Nakład 20 000 plus 251 egz.. Cena 45 zł.

TRZY PROFILE

KTO interesuje się techniką, zarówno cywilną jak i wojskową, kogo pasjonują zagadnienia lotnictwa, ten jest na pewno stałym czytelnikiem i kolekcjonerem popularnej serii „Typy broni i uzbrojenia", wydawanej od paru lat przez Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej. Książeczki są niewielkie, 16-stronicowe, a każda stanowi swego rodzaju monografię przedmiotu. W roku bieżącym wydano trzy prace omawiające dwa samoloty polskie: PZL — 23 „Karaś", P—11 i radziecki An—12. A więc trzy profile statków powietrznych, omówione bardzo szczegółowo i wzbogacone licznymi rysunkami i fotografiami. Zgodnie z przyjętą tradycją tych wydawnictw, szereg rysunków podano w barwach oryginalnych. Cena pojedynczego zeszytu bez względu na tematykę wynosi 7 złotych.

Pierwsza publikacja oznaczona numerem kolejnym 19 poświęcona została samolotowi PZL—23, „Karaś", będącemu na uzbrojeniu naszego lotnictwa do 1939 roku i pełniącemu funkcję tak zwanego wówczas samolotu liniowego, czyli rozpoznawczo — bombardującego. Samolot ten dziś jest już legendą. Nie mamy niestety ani jednego egzemplarza tej wspaniałej maszyny, chociaż do niedawna w Rumunii wspominano o jakimś wraku tego samolotu, który miał być wyremontowany i ustawiony w bukareszteńskim muzeum wojskowym. Niestety, wieści te jak na razie nie znalazły potwierdzenia. Autorem monografii o „Karasiu" jest mgr inż. **Andrzej Glass,** znany z podobnych opracowań historyczno — technicznych, licznych publikacji prasowych i książkowych. Stąd też praca o „Karasiu" napisana jest z głębokim znawstwem tematyki, a liczne zdjęcia, szczegóły i fakty świadczą że Autor zbierał je bardzo długo i skrupulatnie. Nie mieliśmy bowiem dotąd jakiegoś generalnego opracowania, chociaż były katalogi instrukcje i druki fabrycznych opisów. Autor sięgnął do wszystkich źródeł, a poza tym przeprowadził rozmowy z współtwórcami „Karasia", jak prof. prof. Misztalem i Głębickim, doc. Sołtykiem i innymi, aby skonfrontować jak najdokładniej posiadane materiały, aby uzyskać jeszcze dokładniejsze informacje. W pracy Glassa omówiono nie tylko sam płatowiec ale udział jego w walkach z hitlerowskimi najeźdźcami. Praca oryginalna, o dużej wartości historycznej.

Drugi profil, oznaczony numerem 22, przedstawia sławny samolot myśliwski PZL P—11, w opracowaniu **Krzysztofa Cieślaka.** Dokładny opis samolotu i jego udziału w kampanii wrześniowej 1939 roku wzbogacony został rysunkami i zdjęciami. I tutaj uwaga zasadnicza, najważniejsza, którą z pełną odpowiedzialnością wypowiadam. Rysunki — plansze kolorowe, wykonane przez Cieślaka, należą do najlepszych jakie do tej pory kiedykolwiek publikowano w Polsce. W żadnej z dotąd wydanych przez MON publikacji nie udało się osiągnąć takiej sztuki jak w przypadku pracy Cieślaka. Pochwała zarówno dla sztuki drukarskiej, jak i Autora.

Trzeci profil, oznaczony numerem 23, poświęcony jest współczesnemu samolotowi transportowemu An—12. Autorem pracy jest **Jerzy R. Konieczny.** Monografia bardzo gruntownie omawia stosowany również w naszym lotnictwie samolot. Opisano zatem historię jego powstania, drogę do lotnictwa jego twórcy Olega Antonowa, dodajmy wielkiego przyjaciela naszego narodu, nie przypadkiem noszącego na swej piersi Krzyż Komandorski Orderu Odrodzenia Polski. Zarówno treść książeczki jak i dobór ilustracji — jest pracą bardzo gruntowną i wartościową. Uwagę zwracają rysunki techniczne i perspektywiczne, sporządzone przez Juliana Malejkę.

Trzy wymienione „profile" są nieodłączną pozycją w biblioteczce każdego miłośnika lotnictwa i modelarza. **P. E.**

Andrzej Glass — SAMOLOT ROZPOZNAWCZO — BOMBARDUJĄCY PZL — 23 „KARAŚ". Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej. Warszawa — 1973. Wydanie I. Stron 16. Nakład 20 000 + 336 egz. Cena 7 zł.

Krzysztof Cieślak — SAMOLOT MYŚLIWSKI PZL P — 11. Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej. Warszawa — 1973. Wydanie I. Stron 16. Nakład 20 000 + 336 egz. Cena 7 zł.

Jerzy R. Konieczny — SAMOLOT TRANSPORTOWY AN — 12. Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej. Warszawa 1973. Wydanie I. Stron 16. Nakład 20 000 + 336 egz. Cena 7 zł.

LAMUS samolotów

ARADO AR-231

ORYGINALNOŚĆ tej konstrukcji nie polegała na jej zadziwiającym wyglądzie, ale na niezwykłym celu, do którego miała służyć. Był to bowiem hitlerowski wywiadowczy samolot pokładowy, przeznaczony do hangarowania na okręcie podwodnym. Samoloty tej klasy były w czasie II wojny światowej tylko trzy: hitlerowski, francuski i japoński.

Arado Ar-231 odznaczał się wyjątkowo lekką konstrukcją i dawał się łatwo składać i rozkładać. Po założeniu można go było wsunąć do rury o średnicy 2 m, taki bowiem kształt miał hangar pokładowy.

Ar-231 był jednomiejscowym, jednosilnikowym, zastrzałowym górnopłatowcem, o podłodziu dwupływakowym. Baldachim skrzydeł był ustawiony skośnie, co pozwalało składać skrzydła do tyłu, tak aby zachodziły jedno nad drugie. Obniżony statecznik miał również na celu ułatwienie składania. Czas składania i rozkładania wynosił zaledwie 6 minut. Po rozłożeniu samolot opuszczany był na wodę dźwigiem, a po wykonaniu misji zwiadowczej ponownie wciągany na pokład.

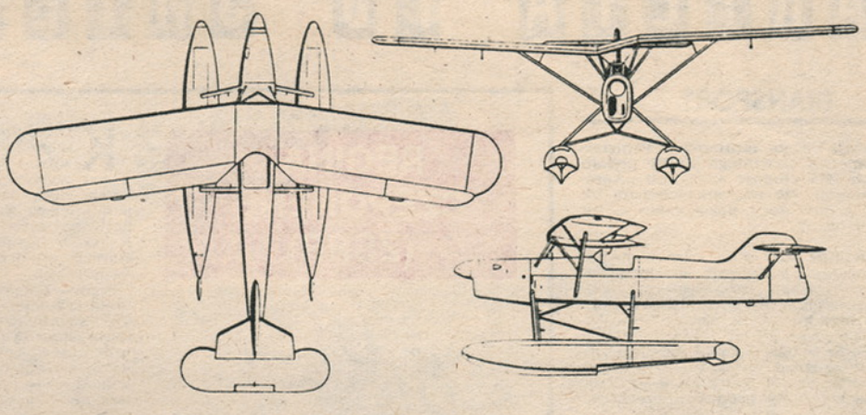
Do napędu samolotu służył 160 KM silnik rzędowy Hirth HM 501. Zamówienie na sześć samolotów Ar-231 wpłynęło w 1940 r., a pierwszy z nich oblatano w 1941. Próby nie były zbyt pomyślne. Poza tym idea pozostawiania samolotu na powierzchni wody ok. 10 minut, zanim będzie zahangarowany — nie podobała się dowódcom okrętów podwodnych. Pomysł został więc zarzucony. **(J. Ś.)**

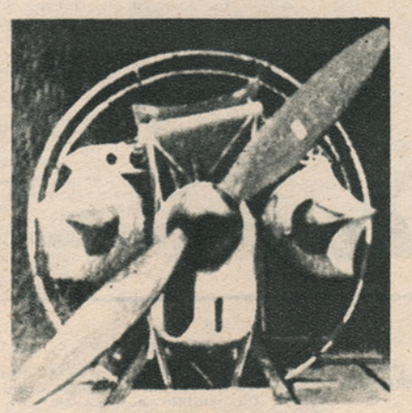
DANE TECHNICZNE

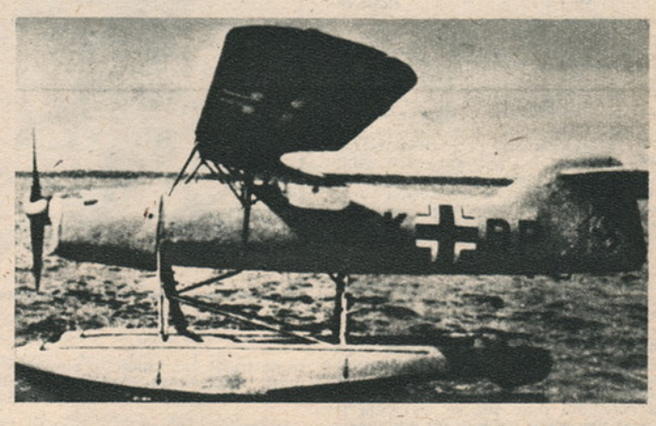
Wymiary: Rozpiętość — 10 m, długość — 6,5 m, wysokość — 2,6 m, pow. nośna — 15,2 m².

Masy: Masa własna — 840 kg, masa całkowita — 1 050 kg.

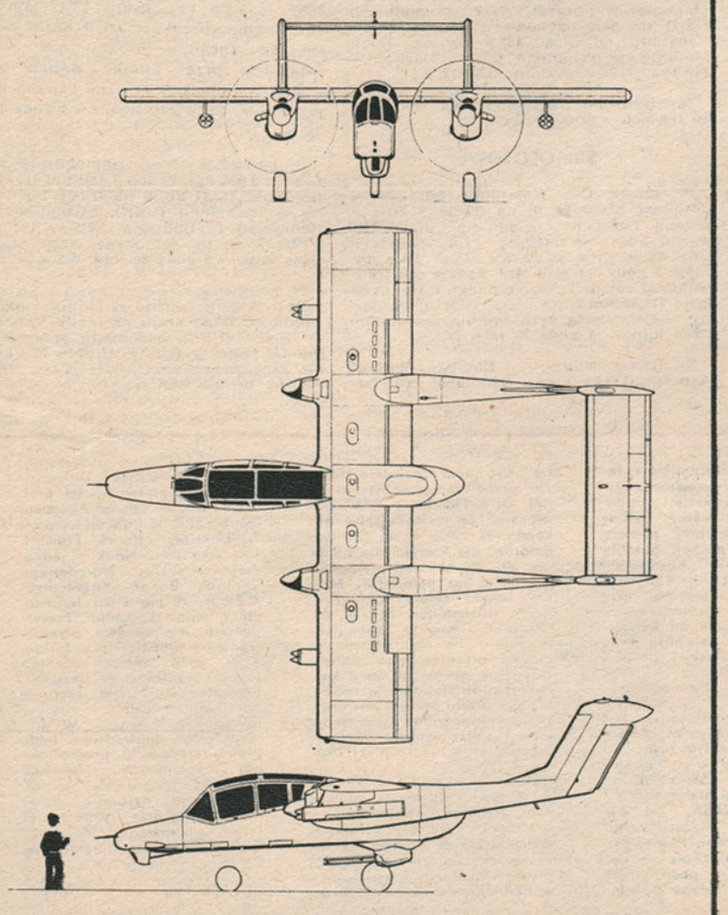
Osiągi: Prędkość max. — 170 km/h, prędkość przelotowa — 130 km/h, pułap — 3 000 m, zasięg — 500 km.







KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



NAR YOV - 10 D

JEDNYM z ciekawszych samolotów wojskowych ostatnich lat jest budowany przez wytwórnię North American-Rockwell samolot obserwacyjny i dozoru pola walki oznaczony OV-10A i nazwany „Bronco" („SP" nr 22/1970 r.). Zastosowany w wojnie w Wietnamie „Bronco" nie zrobił wprawdzie kariery (jak się spodziewano), tym niemniej szereg państw III świata, jak np. Syjam czy Wenezuela, zamówiło po kilkadziesiąt tych maszyn. Samolot jest nadal rozwijany, a najnowszą jego wersją jest YOV-10D (litera Y przed oznaczeniem określa prototyp nowej wersji). Samolot nocnego rozpoznania o wielkokalibrowym uzbrojeniu strzeleckim. Różnice między wersją D i A polegają głównie na wyposażeniu. Zamiast bocznych przykadłubowych pylonów-wsporników uzbrojenia, zabudowano pod tylną częścią kadłuba obrotową wieżę z wielolufowym działem kalibru 20 mm, a pod wydłużonym o 0,8 m dziobem kadłuba zabudowano czujnik podczerwieni, pozwalający wykrywać cele również w warunkach nocnych.

YOV-10D jest dwumiejscowym, dwusilnikowym wolnonośnym grzbietopłatem. Skrzydło niedzielone, prostokątne, o stałym profilu i bez wzniosu. Konstrukcja dwudźwigarowa, konwencjonalna. Ręcznie sterowane, krótkie lotki wspomagane są kilku segmentowymi spoilerami. Dwuszczelinowe klapy wychylane są hydraulicznie. Kadłub — gondola ma konstrukcję półskorupową. Osłona dziobu z laminatu. Bogato oszklona kabina mieści 2 osoby załogi w układzie tandem, na wyrzucanych fotelach. Sterownice zdwojone. Za tylnym fotelem ładownia o pojemności 2 m³. Usterzenie podwójne z wysoko położonym usterzeniem poziomym na dwóch wspornikach belkowych, stanowiących przedłużenie gondoli silnikowych. Sterowanie ręczne. Podwozie trójkołowe, chowane. Zawieszenie kół wahaczowe. Główne zespoły chowane do gondoli silnikowych. Amortyzatory dwustopniowe. Koła wyposażone w hamulce tarczowe.

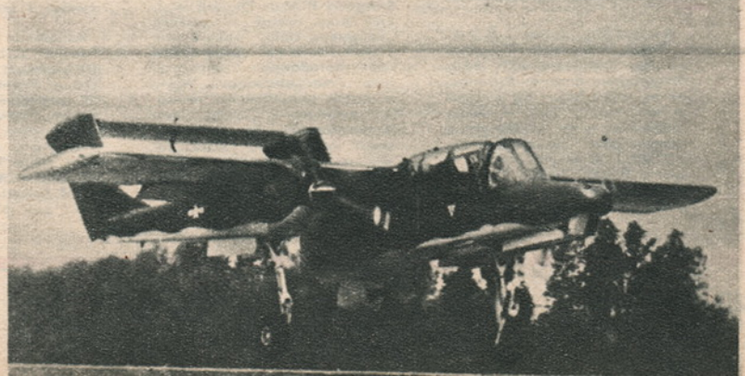
Silniki trubinowe Ai Research T76-G 410/411 o mocy po 715 KM. Śmigło trójłopatowe przestawialne. Zbiorniki w skrzydłach mieszczą 976 l paliwa. Poza wspomnianym już działem samolot może zabierać pociski rakietowe w wyrzutniach podskrzydłowych. **(J. Ś.)**

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 12,19 m, długość — 13,50 m, wysokość — 4,62 m, pow. nośna — 27,0 m², wydłużenie — 5,5.

Masy: Masa własna — 3 160 kg, masa całkowita — 4 500 kg (max. — 6 560 kg), obciążenie pow. — 167 kg/m², obciążenie mocy — 3,14 kg/KM.

Osiągi (masa — 4 500 kg): Prędkość max. (0 m) — 452 km/h, wznoszenie — 11,5 m/s), promień działania — 367 km, zasięg max. — 2 300 km, rozbieg — 226 m, start na 15 m — 340 m, lądowanie znad 15 m — 370 m, dobieg — 226 m.



RAKIETA PO ŚWIECIE RAKIETA

TRANSPORT

■ **Z okazji święta lotnictwa,** Ministerstwo Lotnictwa Cywilnego ZSRR podało, że w roku 1975 długość sieci linii „Aeroflotu" osiągnie 820 tys. km (obecnie ok. 650 tys.), a przewozy pasażerskie — ok. 117 mln osób.

■ **Przewiduje się,** że za 5 lat w Związku Radzieckim korzystać będzie z samolotu na trasach 1000—2000 km około 50% podróżnych, a na odległościach dłuższych od 2000 km — ok. 80%.

■ **„Aeroflot"** wprowadził na linii Kijów — Wołgograd — Baku — Krasnowodsk — Taszkient mały samolot krótkodystansowy L-410 produkcji czechosłowackiej.

■ **W Sofii** ma powstać w niedługim czasie nowe, bardzo nowoczesne lotnisko komunikacyjne.

■ **Towarzystwo węgierskie „Malev"** zakupiło 3 samoloty Tu-154. Pierwszy z nich został już dostarczony w ubiegłym miesiącu. Tu-154 eksploatuje już — oprócz „Aeroflotu" — bułgarski „Bałkan".

■ **W wyniku badań** przeprowadzonych w NRF na terenie Nadrenii — Westfalii ustalono, że powstające w portach lotniczych zanieczyszczenia powietrza przez samoloty nie mają większego znaczenia i nie muszą być brane pod uwagę przy ochronie naturalnego środowiska ludzkiego.

■ **Naddźwiękowy samolot „Concorde"**, kończąc podróż propagandową w Ameryce Północnej, wykonał w dniu 26 września lot z Waszyngtonu do Paryża, na trasie długości 6 200 km, z ładunkiem odpowiadającym 110 pasażerom, w czasie 3 godz. 32 min., przy czym 2 godz. 44 min. z prędkością naddźwiękową. Całkowita masa samolotu przy starcie wynosiła 175 ton, a 68 ton masa paliwa. Po wylądowaniu samolot posiadał rezerwę paliwową 10,8 ton

■ **„British Airways"** (dawne BEA) zamierzają uruchomić od sezonu letniego 1975 r., na liniach łączących główne miasta Wielkiej Brytanii z Paryżem, Brukselą i Amsterdamem, „autobusy powietrzne", wykonujące systemem wahadłowym regularne przewozy pasażerskie bez wcześniejszej rezerwacji.

■ **„Finnair"** (Finlandia) może być obecnie uważany za bliźniacze towarzystwo naszego LOT-u. W roku budżetowym 1972/1973 przewiózł 1,6 mln pasażerów, w tym 943 tys. na liniach krajowych. Nasz LOT przewiezie w roku bieżącym około 1,7 mln pasażerów, w tym ok. 1,1 mln w ruchu krajowym. Oba towarzystwa eksploatują linię atlantycką.

(O)

NOWE REKORDY

MIĘDZYNARODOWA Federacja Lotnicza (FAI) zatwierdziła ostatnio szereg nowych rekordów międzynarodowych:

SAMOLOTOWE

W klasie C-1 (samoloty) grupie III — odrzutowe, **prędkość 2603,1 km/h** osiągnięta na trasie zamkniętej o obwodzie 100 km przez Aleksandra Fiedotowa (ZSRR), na samolocie E-266, w dniu 8.IV.73 r.

Następne rekordy: prędkość wznoszenia na wysokość 20 000 m — **2 min 49,8 s,** pilot Borys Orłow (ZSRR), na samolocie E-266, w dniu 4.VI.73 r.; prędkość wznoszenia na wysokość 25 000 m — **3 min 12,6 s,** pilot Piotr Ostapienko (ZSRR), na E-266, dnia 4.VI.73 r.; prędkość wznoszenia na 30 000 m — **4 min 3,86 s,** pilot Piotr Ostapienko (ZSRR), na E-266, dnia 4.VI.73 r.

W podklasie C-1-g (samoloty o masie 8 000—12 000 kg), prędkość **917,02 km/h** osiągnięta na trasie zamkniętej 2 000 km przez Paula Alberta (Francja) i dwóch członków załogi, na samolocie „Mystere-10", w dniu 29.V.73 r.

SZYBOWCOWE

W klasie D (szybowce), podklasa D-1 (jednomiejscowe), prędkość **159,24 km/h** na trasie trójkąta 100 km, osiągnięta przez Klausa Holighausa (NRF) na szybowcu „Nimbus-2", w dniu 14.VIII.73 r.

W podklasie D-2 (wielomiejscowe), odległość **515,822 km** na trasie docelowo-powrotnej, osiągnięta przez Izabelę Gorochową (ZSRR) z pasażerką Natalią Tinkową, na szybowcu „Blanik", w dniu 3.VI.73 r.

ŚMIGŁOWCOWE

W klasie E-1 (śmigłowce), podklasa E-1-d (1 750 — 3 000 kg), prędkość **312 km/h** na bazie 3 km, osiągnięta przez Rolanda Coffignota (Francja) z dwoma członkami załogi, na śmigłowcu SA-360, w dniu 16.V.73 r.

Ta sama załoga, na śmigłowcu SA-360, osiągnęła w dniu 17.V.73 r. prędkość **303 km/h** na bazie 15 km oraz prędkość **299 km/h** na trasie zamkniętej 100 km.

MODELARSKIE

W klasie F (modele), podklasa F-3-A (modele zdalnie sterowane z silnikami tłokowymi), długotrwałość lotu **12 godz 43 min 02 s,** osiągnięta przez Mamoru Hirota (Japonia) w dniu 21.V.73 r.; w podklasie F-3-B (modele szybowców zdalnie sterowanych), odległość **457,8 km** na trasie zamkniętej, osiągnięta przez Marka A. Smitha (USA) w dniu 23.VI.73 r.

Zatwierdzono również szereg rekordów na trasach wyznaczonych.

SAMOLOTOWE

W klasie C-1 (samoloty odrzutowe), prędkość 899,25 km/h na trasie Seattle — Biegun Północny, osiągnięta przez Howarda Mayesa (USA) na samolocie DC-8-62 w dniu 25.VI.73 r. Czas lotu wyniósł **5 godz. 14 min. 51,6 s;** ten sam pilot osiągnął również, tego samego dnia, prędkość **879,40 km/h** na trasie Biegun Północny — Oslo, lecąc tym samym samolotem. Czas lotu — **3 godz 48 min 27,7 s.**

Na trasie Nairobi — Bombaj William Arnott (USA), na samolocie DC-8-62, osiągnął w dniu 23.VI.73 r. prędkość **861 km/h.** Czas lotu wyniósł **5 godz 16 min 51,1 s.**

W podklasie C-1-b (samoloty o masie 500 — 1 000 kg), grupa I (z silnikami tłokowymi), prędkość **211,51 km/h** na trasie Riverside — Oshkosh (USA), osiągnięta przez Donalda P. Taylora (USA) w dniu 30.VI.73 r. na samolocie Thorp T-18. Czas lotu — **12 godz 49 min 41,3 s;** ten sam pilot tego samego dnia, na trasie Riverside — Albuquerque — Riverside, osiągnął prędkość **214,76 km/h** na tym samym samolocie. Czas lotu — **9 godz. 13 min 00,3 s.**

W podklasie C-1-c (samoloty o masie 1 000 — 1 750 kg), grupa I (z silnikami tłokowymi), prędkość **325,79 km/h** na trasie San Diego — Albuquerque (USA), osiągnięta przez pilotkę Marian Banks (USA) w dniu 21.V.73 r. na samolocie Piper PA-24. Czas lotu wyniósł **3 godz 5 min 7,2 s.**

W podklasie C-1-d (samoloty o masie 1 750 — 3 000 kg), grupa I (silniki tłokowe), prędkość **392,27 km/h** na trasie Los Angeles — Richmond (USA), osiągnięta przez Henry'ego P. Dainys'a (USA) w dniu 2.VIII.73 r., na samolocie Aero Star-601. Czas lotu — **9 godz 20 min 25,2 s.**

W podklasie C-1-e (samoloty o masie 3 000 — 6 000 kg), grupa I (silniki tłokowe), prędkość **392,59 km/h** na trasie Vancouver — Ogden (USA), osiągnięta przez Williama G. Dilley'a (USA) w dniu 22.VI.73 r., na samolocie Cessna-421B. Czas lotu — **3 godz 10 min 44,9 s.**

REGINA CZEPONENE (ZSRR)

KIEDY przed dziesięcioma laty blondwłosa Litwinka znalazła się na starcie wszechzwiązkowych mistrzostw szybowcowych, nikt raczej się nie spodziewał, iż z miejsca wedrze się ona do grona najlepszych szybowniczek radzieckich. A jak to grono jest dobrane — wystarczy popatrzeć na tabele rekordów światowych.

Regina Czeponene (Garmute) rozpoczęła szkolenie szybowcowe w 1956 roku. Szybko zdobywała poszczególne klasy sportowe i już po trzech latach zadebiutowała w zawodach krajowych. Debiut był udany — Regina zajęła trzecie miejsce. Cztery jednak lata musiała czekać, pilnie przez cały czas trenując, aby wystartować na mistrzostwach ZSRR. Mistrzostwa te rozgrywano wówczas (1963 r.) bez podziału na klasyfikację męską i żeńską. Czeponene musiała walczyć z mężczyznami, zawodnikami doświadczonymi i rutynowanymi. W końcowej klasyfikacji zajęła szesnaste miejsce, co było dużym sukcesem sportowym dla młodej pilotki. Równocześnie też zdobyła tytuł mistrzyni sportu.

Następne lata przynoszą Reginie Czeponene szereg cennych osiągnięć we wszechzwiązkowych mistrzostwach szybowcowych, w trudnej i wyrównanej rywalizacji z najlepszymi pilotkami radzieckimi zdobywa tytuły wicemistrzyni ZSRR.

Sukcesy byłyby zapewne jeszcze większe, gdyby nie ogromna ambicja tej pilotki i ofensywny styl latania, za którym nie zawsze nadążały jeszcze umiejętności i niezbędne — niestety — szczęście. Specjalnością Reginy stały się zwycięstwa w poszczególnych konkurencjach. Nigdy bowiem nie chowała się ona za plecami konkurentek, nie korzystała z cudzej pracy w powietrzu, nie wykorzystywała ryzyka innych zawodniczek. Dlatego, choć na I Międzynarodowych Kobiecych Zawodach Szybowcowych FAI nie znalazła się w czołowce, to zademonstrowała taki styl latania, iż przy większym nieco szczęściu i doświadczeniu może pretendować do miejsca na podium w przyszłych mistrzostwach szybowcowych świata pań.

Regina Czeponene jest z zawodu inżynierem, specjalizuje się w organizacji budownictwa. Ma dziecko, którym — kiedy „mama lata" — zajmuje się babcia. Od niej to Regina musi uzyskiwać specjalną przepustkę na lotnisko. I właśnie, jak się nam zwierzyła Regina Czeponene, „największy problem w kobiecym szybownictwie stanowi pogodzenie latania z obowiązkami służbowymi oraz domowymi, o których mężczyźni tak mało wiedzą"...

W lataniu Regina najbardziej lubi... samo latanie. Po prostu cieszy ją każda godzina spędzona w powietrzu, tak nad macierzystym lotniskiem jak i na przelocie.

(pj)

NAJWAŻNIEJSZYM wydarzeniem minionych tygodni był bez wątpienia XXIV Międzynarodowy Kongres Astronautyczny, który odbył się w ZSRR w miejscowości Baku — stolicy radzieckiej nafty. W Kongresie uczestniczyło 1 500 specjalistów z ZSRR i 30 innych państw, w tym z Polski. Stolicę Azerbejdżanu odwiedzili z okazji Kongresu znani kosmonauci radzieccy Gieorgij Bieregowoj, Władimir Szatałow i Witalij Sewastianow oraz Amerykanin Thomas Stafford. Podstawowym tematem Kongresu był wpływ badań kosmicznych na różne dziedziny nauki i techniki.

W pierwszych dniach trwania Kongresu w sekcji biomedycznej interesujący referat wygłosił dyrektor WIML prof. dr Stanisław Barański. Praca naszego uczonego dotyczyła wpływu nieważkości na układ krążenia. Sekretarz PTA dr Olgierd Wołczek brał udział w dyskusji „okrągłego stołu", poświęconej przyszłościowemu programowi międzynarodowego laboratorium marsjańskiego. Wielu uczonych przygotowało referaty poświęcone budownictwu przemysłowemu na systemach stacji orbitalnych, które zamienią się w wielkie zakłady pracy. I tyle wstępnych informacji. Bardziej szczegółowe podamy w terminie późniejszym.

Trzeciego października z terenu ZSRR wprowadzono na orbity okołoziemskie osiem sztucznych satelitów. Zostały one wyniesione przy pomocy jednej rakiety nośnej. Satelity mają oznaczenia „Kosmos-588 — 595", należą zatem do rodziny znanych obiektów, przy pomocy których prowadzone są badania kosmiczne od jedenastu lat. W trzy dni później na orbicie okołoziemskiej umieszczono pojedynczego satelitę również z serii „Kosmos".

Astronauci amerykańscy G. Carr, E. Gibson i W. Pogue przygotowują się tymczasem do trzeciej wyprawy na pokład stacji kosmicznej „Skylab". Jak wynika z ostatnich doświadczeń kierownictwa NASA, nie jest wykluczone, że bieżąca misja trwać może 70 dni. Planowano co prawda 59 dni, ale po doświadczeniach poczynionych przez ostatnią załogę „Skylaba" być może zapadnie decyzja przedłużenia pobytu o 11 dni. Dr J. Fletcher z NASA powiedział, że te dodatkowe dni kosztować będą około 500 tys. dolarów, ale korzyści dla nauki nie da się w tym przypadku przeliczyć na pieniądze. Między innymi celem zainteresowania astronautów będzie zapowiadana kometa Kohoutka. A pojawi się ona właśnie w okresie przedłużonego pobytu załogi na pokładzie stacji kosmicznej. Sfilmowanie w otwartej przestrzeni komety jest gratką nie lada dla astronomów i trudno przypuszczać, aby zrezygnowano z tak rzadkiej okazji.

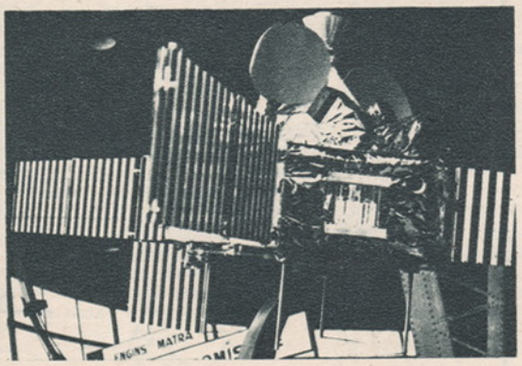
W końcu września w Ajaccio na Korsyce odbyło się spotkanie uczonych radzieckich i francuskich, jedno z kolejnych systematycznych spotkań, które prowadzone są zgodnie z podpisanym układem o współpracy w badaniach pokojowych przestrzeni kosmicznej. Delegacji radzieckiej przewodniczył prof. Borys Pietrow, członek Akademii Nauk ZSRR, a francuskiej prof. J. Denisse, członek Francuskiej Akademii Nauk i jednocześnie prezes Narodowego Centrum Badań Kosmicznych (CNES). A oto kilka informacji z tego spotkania. Przewidywane jest wkrótce przeprowadzenie doświadczeń laserowych przy użyciu satelitów (chodzi o pomiary geodezyjne). Przygotowywany jest program badania jonosfery, noszący oznaczenie „Araks". W dalszym ciągu prowadzone będą próby rozpoczęcia przekazywania kolorowych (systemu SECAM) programów telewizyjnych na dystansie Paryż — Moskwa przy pomocy satelity radzieckiego „Mołnia-2" i francusko-zachodnioniemieckiego „Symphonie".

P. E.

PO ŚWIECIE *

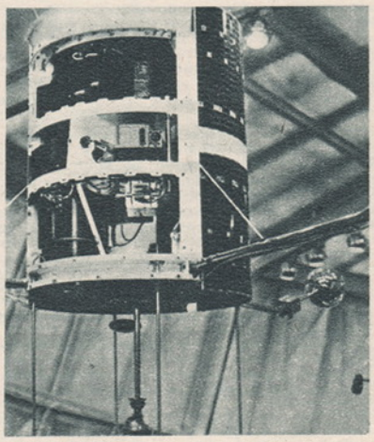
ASTRONAUTYKA NA XXX SALONIE PARYSKIM

W uzupełnieniu naszych reportaży z tegorocznego Międzynarodowego Salonu Lotniczego i Astronautycznego w Paryżu, zamieszczamy zdjęcia eksponatów z zakresu techniki kosmicznej — wykonane przez LECHA ZIELASKOWSKIEGO.

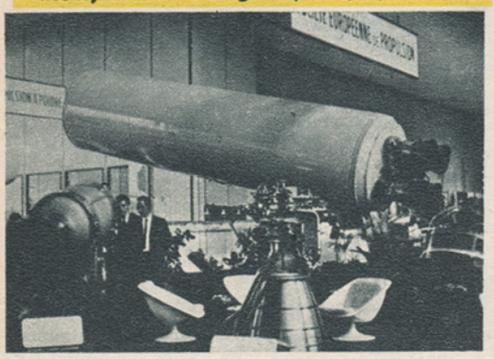


Z lewej: Skafander kosmonauty w pawilonie amerykańskim. Z prawej: Francusko-zachodnioniemiecki satelita radiowotelewizyjny „Symphonie". Przewidywana żywotność — 5 lat. Masa przy starcie 386 kg.

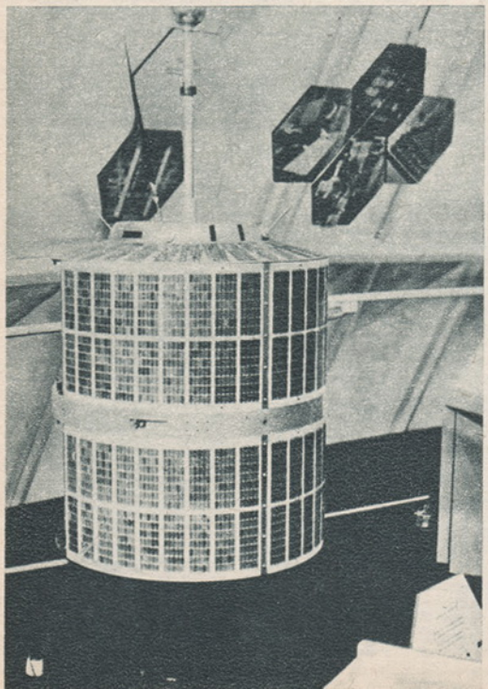
Wnętrze pawilonu ESRO (europejskiej organizacji do badań kosmicznych). W środku — satelita badawczy „ESRO-IV" o masie przy starcie — 100 kg. ESRO liczy 1 100 pracowników i zrzesza: Francję, Belgię, Danię, Włochy, Holandię, Szwecję, Hiszpanię, W. Brytanię i NRF. Współpracuje z nią ZSRR, Japonia i USA. ESRO ma w 70% specjalizować się w sztucznych satelitach dla celów gospodarczych (meteorologia, badanie zasobów naturalnych, telekomunikacja). Obok: Szczegóły konstrukcyjne satelity „ESRO-IV".

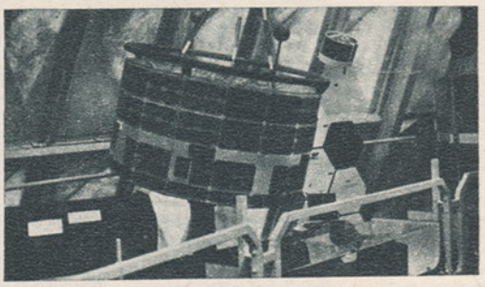


Widok ekspozycji francuskiej SEP (z prawej). Na pierwszym planie silnik rakietowy „Viking" (patrz również niżej). W głębi makieta rakiety nośnej L-3S o udźwigu użytecznym 255 kg.

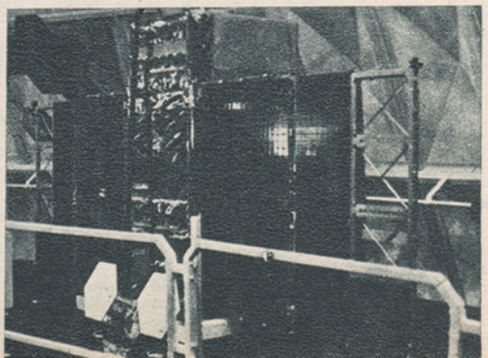


Niżej: Satelita badawczy „ESRO-1A/B".

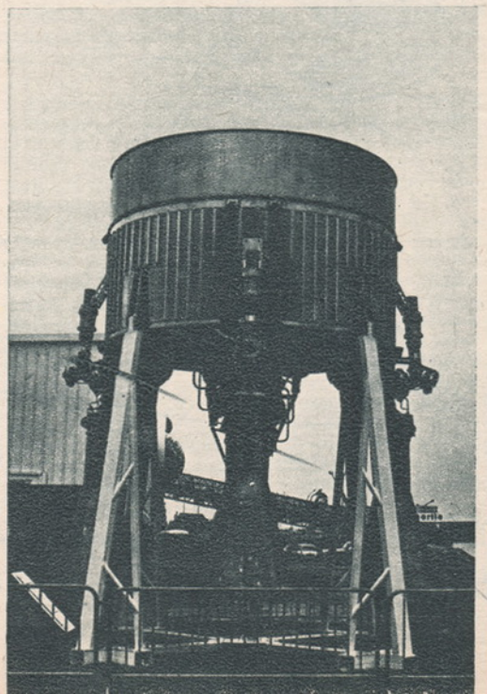




Wyżej: Satelita badawczy ESRO „HEOS" o masie przy starcie 116 kg (ładunek użyteczny — 28 kg). Niżej: Astronomiczny satelita badawczy „ESRO TD-1A" o masie przy starcie — 472 kg. Orbita — 532/547 km.



Pierwszy stopień rakiety nośnej L-3S, który ma być napędzany przez zespół czterech silników „Viking-II" o ciągu 60 Ton każdy.



30 LAT LUDOWEGO WOJSKA POLSKIEGO

MIG - 15 (LIM - 1)

NA początku 1947 r. trzem radzieckim biurom konstrukcyjnym: Mikojana — Guriewicza, Jakowlewa i Ławoczkina zostało postawione zadanie zbudowania przyszłościowego samolotu myśliwskiego o skośnych skrzydłach i rozwijającego prędkość M = ok. 0,9 (ok. 1 050 km/h) z zastosowaniem silników RR „Nene". Najszybciej rezultat uzyskało biuro Mikojana i Guriewicza. Już 30 grudnia 1947 r. pilot oblatywacz A. Juganow wykonał pierwszy lot na samolocie oznaczonym w biurze jako I-310. Osiągi samolotu, sprawdzone podczas prób państwowych, okazały się wyższe od założonych i samolot po uwzględnieniu poprawek wynikłych w czasie prób został skierowany do produkcji seryjnej pod oznaczeniem MiG-15. Samoloty konkurencyjne: Ła-168 i Jak-30 (później oznaczenie to otrzymał samolot szkolny Jakowlewa) były gotowe, gdy MiG-15 wszedł już do produkcji seryjnej, a pierwsze egzemplarze rozpoczęły nawet służbę w pułkach. Chrzest bojowy przeszły MiG w czasie konfliktu koreańskiego (1950—1953 r.) oraz sueskiego (1956 r.).

W Polsce pierwsze samoloty MiG-15 otrzymał 1 plm „Warszawa" w lipcu 1951 r. W 1952 r. rozpoczęła się w Polsce licencyjna produkcja płatowców MiG-15. Otrzymały one oznaczenie Lim-1 (od słów: licencyjny myśliwiec). Samoloty te w pełni zaspokajały ówczesne potrzeby naszego lotnictwa. Wspólnie z późniejszymi MiG-15bis (Lim-2) brały udział w wielu pokazach i defiladach. Do ważniejszych należy start i lądowanie 200 myśliwców MiG-15 i MiG-15bis podczas Święta Lotnictwa w 1956 r. 22 lipca 1959 r. podczas defilady myśliwce te utworzyły oryginalny szyk, tzw. „tafle": szachownicę złożoną z 64 samolotów. MiGi-15 używane były do ok. 1960 r., kiedy to część samolotów przerobiono na wersję szkolną.

Silnik turbinowy RD-45F ze sprężarką odśrodkową. Ciąg statyczny max. — 2 270 kG.

Uzbrojenie: 1 działko NS-37 (kal. 37 mm) z prawej strony spodu kadłuba i 2 działka NS-23 (kal. 23 mm) z lewej strony kadłuba. Fotokarabin F-13".

Malowanie: Cały samolot w kolorze aluminium. Szachownice na usterzeniu pionowym, kadłubie, dolnej powierzchni skrzydeł (w latach pięćdziesiątych w niektórych jednostkach malowane były tylko czerwone pola szachownic). Numery taktyczne z przodu kadłuba — czerwone (zdarzały się też numery koloru białego). Szczyt usterzenia pionowego malowany na kolor czerwony, żółty lub biały. Z prawej strony kabiny miejsce do chodzenia po płacie — malowane na czarno, oliwkowo lub szaro.

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 10,8 m, długość — 10,1 m, wysokość — 3,7 m, pow. nośna — 20,6 m².

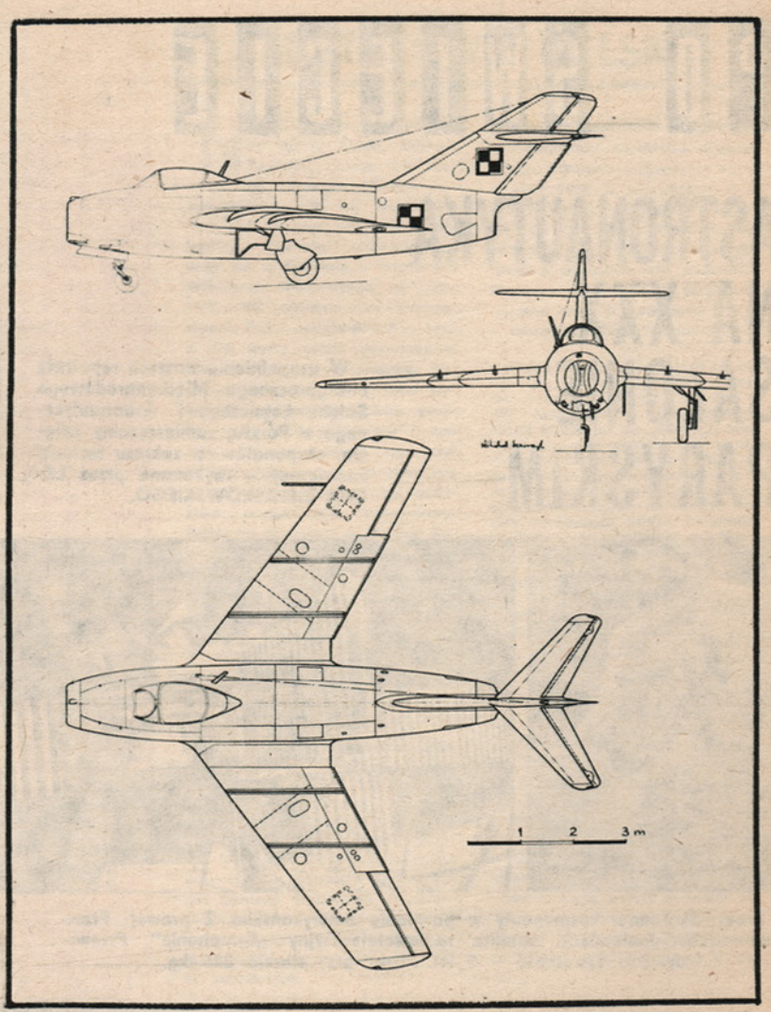
Masy: Masa własna — 3 780 kg, masa użyteczna — 1 480 kg, masa całkowita max. 5 260 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 1 050 km/h, prędkość lądowania — ok. 170 km/h, wznoszenie — 42 m/s, pułap — 15 200 m, zasięg (bez zbiorników dodatkowych) — 1 450 do 1 600 km.

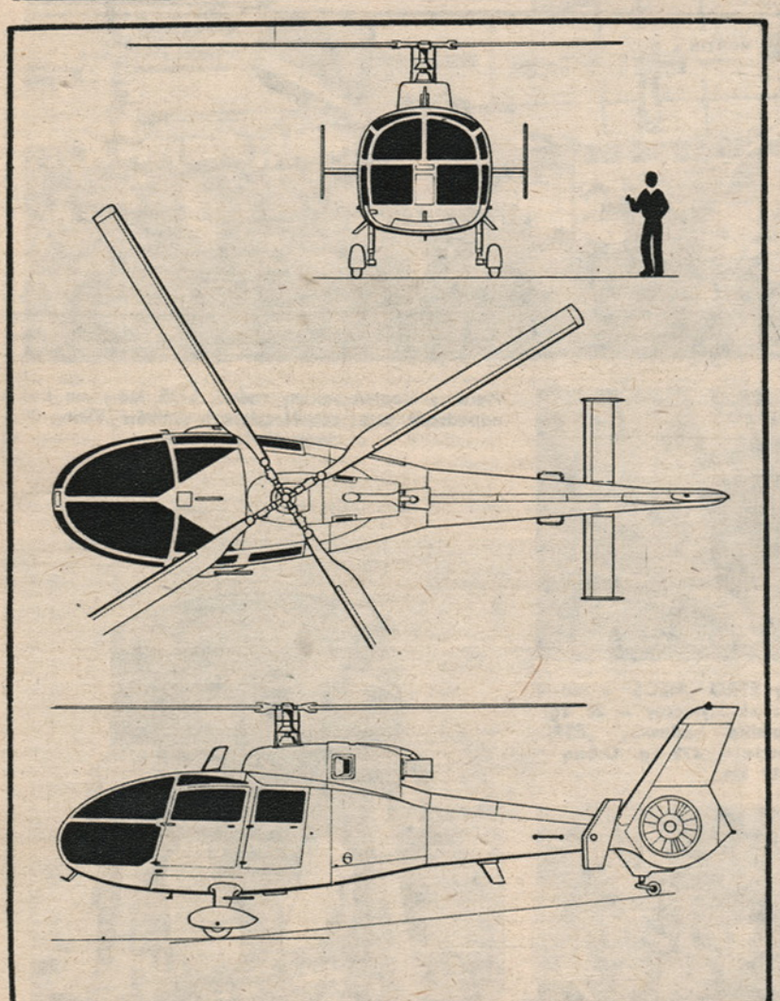
Mgr inż. WITOLD SZEWCZYK

Na zdjęciu: MiG-15 ze zbiornikami dodatkowymi.

Zdjęcie: WAF



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



SA - 360

ŚMIGŁOWIEC wielozadaniowy SA-360 jest nowym produktem francuskiego koncernu lotniczego Aerospatiale. Prace nad projektem rozpoczęto w 1971 r. Chodziło o stworzenie następcy popularnego i cenionego śmigłowca „Alouette-III", o osiągach na poziomie nowszej konstrukcji SA-341 „Gazelle". Pierwszy prototyp oblatano 2 czerwca 1972 r., a drugi 29 stycznia 1973 r. Śmigłowiec został pokazany na tegorocznym XXX Salonie Paryskim. Tuż przedtem — na pierwszym prototypie uzyskano 3 międzynarodowe rekordy w klasie E-1-d: prędkości w obwodzie zamkniętym 100 km — 299 km/h, prędkości na bazie 3 km — 315 km/h i prędkości na bazie 15 km — 304 km/h. Śmigłowiec został skierowany do produkcji seryjnej i pierwszych dostaw należy się spodziewać w 1975 r. Prowadzi się również prace nad wersją dwusilnikową.

SA-360 wykazuje cechy podobieństwa zarówno do „Alouette-III" jak do „Gazelle" — jest jednak większy i cięższy od obu tych typów.

Jest to jednosilnikowy, jednowirnikowy śmigłowiec o układzie klasycznym.

Wirnik główny czterołopatowy, półsztywny. Łopaty mają obrys prostokątny. Przekładnia napędu wirnika przenosi moce tylko do wartości 890 KM, podczas gdy silnik może rozwijać ponad 1 000 KM. Taki „margines" mocy pozwala zachować stałe własności dynamiczne śmigłowca w dużym zakresie wysokości lotu i temperatur otoczenia, a równocześnie zwiększa żywotność silnika (dłuższe okresy międzyremontowe). Śmigło ogonowe zostało rozwiązane w postaci tzw. „fenestronu", identycznie jak w śmigłowcu „Gazelle". Jest to rodzaj 11-łopatowego śmigła otunelowanego, o małej średnicy, ukrytego w stateczniku pionowym. Układ taki jest bardzo sprawny i wykazuje mały opór w locie szybkim. Kadłub ma kształty bardzo aerodynamiczne. Przód, zawierający kabinę, rozwiązany jest w sposób zbliżony do „Alouette-III", podczas gdy tył jest wzorowany na śmigłowcu „Gazelle". Obszerna, bogato oszklona kabina mieści 10 osób w układzie 2 + 4 + 4. Wejście przez 4 drzwi (po 2 z obu stron). Usterzenie składa się z ukośnego statecznika pionowego i prostokątnego usterzenia poziomego, na którego końcach w drugim prototypie wprowadzono dodatkowe, pionowe powierzchnie ustateczniające (rysunek). Podwozie trójkołowe, nie chowane. Na głównych kołach od II prototypu zastosowano owiewki. Tylne kółko, sterowane, ma tłumik „shimmy". Silnik turbinowy Turbomeca „Astazou XVIIIA" o mocy 1 040 KM. Zabudowany nad kadłubem. Zbiornik paliwa pod podłogą kabiny mieści 480 l. Istnieje możliwość zainstalowania zbiorników dodatkowych (w kabinie) o poj. 835 l. **(J. S.)**

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Średnica wirnika — 11,50 m, długość (z wirnikiem) — 13,42 m, długość kadłuba — 11,08 m, wysokość — 3,40 m, średnica fenestronu — 0,90 m, rozpiętość statecznika — 3,08 m.

Masy: Masa własna — 1 350 kg, ładunek max. — 1 350 kg, ładunek podwieszany — 1 250 kg, masa całkowita — 2 700 kg.

Osiągi: Prędkość przelotowa max. — 275 km/h, prędkość przelotowa zalecana — 260 km/h, prędkość ekonomiczna — 230 km/h, wznoszenie — 7,5 m/s, pułap statyczny — 3 200, pułap statyczny z wpływem ziemi (masa całk. 2 500 kg) — 4 750 m, czas trwania lotu (max.) — 3 h 10 min., zasięg z ładunkiem 1 000 kg — 100 km, zasięg z ładunkiem 600 kg — 750 km.

KLUB AMATORÓW KONSTRUKTORÓW KAK

LOTNIE

Witold Banach — Piaski. Opisy budowy różnych lotni były i są zamieszczane w „SP". Radzimy przejrzeć numery począwszy od „SP" nr 28/1973 r.

NOWI CZŁONKOWIE KAK

163. **Zbigniew PĘDZIAK,** 87-870 Przedecz, ul. 20 Stycznia 27, woj. bydgoskie, pow. Włocławek.

BUDUJĘ SAMOLOT

Szanowna Redakcjo!

Będąc stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski", z uwagą śledzę poczynania konstruktorów amatorów i jestem bardzo zadowolony z tego, że w Waszym czasopiśmie znalazł się kącik, który w istotny sposób pomaga w wymianie doświadczeń. Zajmując się od lat modelarstwem postanowiłem skonstruować coś większego.

W oparciu o elementy szybowca „ABC" zbudowałem motoszybowiec, a raczej samolot słabosilnikowy, którego zdjęcia załączam.

Jak widać na zdjęciach, brakuje w nim silnika. Miałem różne projekty wyposażenia samolotu w silnik. Próbowałem m. in. zastosować silnik motocyklowy H. Davidson (28 KM), ale przy pomiarze mocy okazało się, że jest ona niewystarczająca (silnik był zużyty i rozwijał tylko 15 KM). Następnie próbowałem silnik od „Syreny" (28 KM). Wynikły tu trudności z chłodzeniem. Silnik ten przepracował na płatowcu ok. 10 h. Był zabudowany w pozycji odwróconej. W ostateczności może zdałby egzamin, lecz trzeba by było przeprowadzać długie doświadczenia, a to wiązało się z dużymi nakładami finansowymi, na co nie stać amatora. Można by ten silnik przerobić na studzony powietrzem, lecz w tym kierunku trzeba mieć duże doświadczenie, a poza tym efekt końcowy nie byłby pewny.

Doszedłem do wniosku, że najodpowiedniejszym silnikiem byłby „Volkswagen"-1200. Po długich poszukiwaniach udało mi się zakupić taki silnik. Po rozebraniu go oddałem wały (rozrządu i korbowy) do szlifu. Zdobyłem nowe cylindry i tłoki wraz z głowicami. Pozostał tylko jeden problem — panewki wału korbowego (komplet). Już trzy razy byłem w Warszawie, aby je zakupić. Niestety, bezskutecznie.

A może któryś z Kolegów mógłby mi odstąpić te części? Konkretnie chodzi o komplet panewek (korbowodowe i główne) o wymiarze 0,50 (główne 49,50; korbowodowe 49,50) do silnika „VW-1200" (30 KM). Mój adres w wykazie członków KAK (nr 163).

Chciałbym też podać kilka danych technicznych mego samolotu. A więc konstrukcja mieszana. Skrzydła — drewniane, kryte płótnem. Kadłub spawany z rur stalowych, w przedniej części kryty sklejką, dalej płótnem.

Rozpiętość — 9 m, długość — 6,35 m, powierzchnia nośna — 13,5 m². Masa własna — 200 kg.

ZBIGNIEW PĘDZIAK

Na zdjęciach: Zbigniew Pędziak i jego amatorska konstrukcja.

SPOTKANIE Z ASTRONAUTAMI

DOKOŃCZENIE ZE STR. 11

na rakietoplanie „Space Shuttle", przewidzianego na rok 1976. Obiekt ten wystartuje z Ziemi jako rakieta, wejdzie na orbitę okołoziemską, pozostawi tam swój ładunek użyteczny i powróci na Ziemię, lądując jako samolot na zwykłym lotnisku.

Po zakończeniu ceremonii wręczania wyróżnień podchodzę do obu astronatów z gratulacjami. Young kwituje je milcząco mocnym uściskiem dłoni, a Cernan reaguje błyskotliwie: „Gratulacje od Polaka? Cieszę się ogromnie, przecież Polska to kraj Kopernika!".

Okazję do bliższego poznania stwarzają wycieczki urządzone pod koniec konferencji. Choć obaj astronauci są z żonami, chętnie dają się wciągać w rozmowy nie tylko o problemach Kosmosu. Są bardzo swobodni i dowcipni. Obaj bardzo żywo interesują się szybowcowymi osiągnięciami Janka, przyznając, że pod jednym względem są one trudniejsze nawet od... lądowania na Księżycu. Żaden bowiem symulator nie jest w stanie odtworzyć tych piekielnych burz z jakimi nasz „Lilienthal" musiał walczyć w Vršac aby zarobić na drugi tytuł Mistrza Świata.

Wycieczkowe rozmowy z astronautami pozwalają mi wreszcie znaleźć odpowiedź na pytanie, które stawiałem sobie na początku konferencji: jacy są ci ludzie-pomniki? Choć bez wątpienia reprezentują wiele wybitnych cech — odwagę, opanowanie, wybitną wiedzę — są wciąż najzwyklejszymi ludźmi, takimi jak my. Moi drodzy, oni nawet mają swe słabości. Tak np. Young namiętnie pali fajkę, a z głów obu w czasie pożegnalnego bankietu kurzyło się nie gorzej niż z głów innych delegatów...

PS. Na marginesie: sławny szybownik USA Bill Ivans, posiadacz Diamentowej Odznaki Nr 1 i Medalu Lilienthala z 1951 r., okazał się z pochodzenia Polakiem. Całkowicie zamerykanizowany, jest jednak synem polskiej rodziny Iwanowskich, która wyemigrowała do Ameryki jeszcze przed I Wojną Światową. Gdy się o tym od niego dowiedziałem, począłem pozdrawiać Billa nie inaczej niż „How are you Mr. Ivanovsky?". W odpowiedzi padło „Jak się masz?" — to wszystko co umie w języku przodków.

Mgr inż. R. WITKOWSKI

ROZWIĄZANIE „LITEROWKI Z NRU 39 Z 30 WRZEŚNIA 1973 R.

Hasło: STACJE KOSMICZNE

Wyrazy pomocnicze: 1 — „Skylab", 2 — tłumik, 3 — „Airbus", 4 — Cubana, 5 — Janusz, 6 — Eiffel, 7 — Kerwin, 8 — osiągi, 9 — silnik, 10 — „Morava", 11 — Iberia, 12 — „Czapla", 13 — zasięg, 14 — „Nimbus", 15 — elipsa.

BONY KSIĄŻKOWE wylosowali: **Tadeusz Rajsz** — ul. Świerczewskiego 7/8, 67–100 Nowa Sól; **Andrzej Huminiecki** — pl. Staszica 24/2a, 50–221 Wrocław; **Leszek Dąbrowski** — ul. Zofii Nałkowskiej 3/69, 85–866 Bydgoszcz.

Mgr inż. WŁADYSŁAW JANIK

POLSKI przemysł lotniczy poniósł bolesną stratę. 27 września br. zmarł po krótkiej lecz ciężkiej chorobie dyrektor naczelny Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku — mgr inż. Władysław Janik.

Inż. Janika poznałem przed czterema laty, kiedy objął ostatnie w swym życiu stanowisko. Był już wówczas cenionym specjalistą, doświadczonym organizatorem produkcji w naszym przemyśle lotniczym. Przyszedł do Świdnika z pokrewnego zakładu WSK w Rzeszowie. Tam, po ukończeniu w 1953 roku studiów na Politechnice Wrocławskiej, podjął pierwszą pracę. W ciągu siedmiu lat zdołał awansować od technologa do dyrektora. Tak szybkie zdobywanie kolejnych szczebli w hierarchii zawodowej przyjęto określać mianem kariery. W przypadku inż. Janika podstawę życiowych sukcesów stanowiła bezsprzecznie wyjątkowa pracowitość, olbrzymie zaangażowanie w rzetelne wypełnianie powierzanych Mu, coraz poważniejszych, obowiązków.

Został dyrektorem zakładu lotniczego w niełatwym okresie panujących przekonań o nieopłacalności tej dziedziny przemysłu. Mimo całego sentymentu do lotnictwa był realistą i rozumiał, że jego rozwój możliwy jest tylko w oparciu o prawidłowe efekty ekonomiczne. Ta dewiza owocowała w Rzeszowie, a później w Świdniku.

Wobec siebie bardzo wymagający, własnym przykładem wpajał podwładnym zasady dobrej roboty. W 1971 roku, w wydanym z okazji jubileuszu XX-lecia WSK numerze specjalnym „Skrzydlatej Polski", pisał m. in.:

„Dobra robota przyniosła nam w efekcie jedno z trzech pierwszych miejsc w kraju. Właśnie dobra robota musi się stać dewizą wszystkich pracowników zakładu. Nie możemy zawieść zaufania, jakim nowe kierownictwo partii i rząd obdarzyły przemysł lotniczy, stworzywszy perspektywy rozwoju tej dziedziny gospodarki narodowej".

Mgr inż. Władysław Janik był nie tylko dobrym dyrektorem, ale także aktywnym działaczem politycznym i społecznym, członkiem PZPR od 1953 roku. Obowiązki zawodowe łączył z pracą partyjną jako członek Komitetu Powiatowego PZPR w Lublinie, egzekutywy Komitetu Zakładowego w WSK, przewodniczył Powiatowemu Komitetowi Frontu Jedności Narodu.

Dał się wreszcie poznać dyrektor Janik jako gorliwy rzecznik sportu, w tym również lotniczego. Uczestnicy ostatnich Lubelskich Zimowych Zawodów Samolotowych pamiętają zapewne jak podczas ich zakończenia przedstawił perspektywy rozwoju produkcji „Piratów" w Świdniku, produkcji podjętej zresztą z Jego inicjatywy. Na co dzień interesował się działalnością przyzakładowego aeroklubu, pomagał w rozwiązywaniu wielu problemów eksploatacyjnych sprzętu.

Z osobistych kontaktów z dyrektorem Janikiem wyniosłem spostrzeżenie o wielkiej skromności tego Człowieka czynu. Niechętnie mówił o swych osiągnięciach, podkreślał zwykle, że dobra robota jest jego obowiązkiem, a niejako dodatkowo przynosi także satysfakcję.

Zasłużył się niewątpliwie mgr inż. Władysław Janik dla rozwoju polskich skrzydeł. Wyrazem tego Krzyż Oficerski i Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski, Srebrny Krzyż Zasługi, a pośmiertnie Order Sztandaru Pracy II klasy, nadane mu przez Radę Państwa.

I tylko wielki żal, że odszedł Człowiek w pełni sił twórczych, w 44 roku pełnego aktywności życia.

Tadeusz Chwalczyk

Zdjęcie: T. Głowacz

Honorarium autor przeznacza na Zamek.

SKRZYDLATA POLSKA

ROK ZAŁOŻENIA 1930

Adres redakcji:
ul. Widok 8,
00-023 Warszawa
Telefon: 27-33-78

WYDAWCA
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
telefon: 45–00–61
02–546 Warszawa
ul. Kazimierzowska 52

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce, Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej oraz odznaką i plakietką „Za Zasługi dla Aeroklubu PRL".

INDEKS 37703

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN — kierownik Działu Politechnizacji Młodzieży, TADEUSZ MALINOWSKI — kierownik Działu Krajowego i Twórczości Lotniczej, JERZY POMIANOWSKI — kierownik Działu Sportu Lotniczego, HENRYK KUCHARSKI — Dział Krajowy i Łączności z Czytelnikami, STANISŁAW KOPF — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.

WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie — 156 zł, półrocznie — 78 zł, kwartalnie — 39 zł. Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechnienia Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny. Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy, lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1–6–100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00–839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", 00-840 Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02–546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. **DRUK:** Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego", W-wa Miedziana 11. Podpisano do druku 19.X.1973 r. Zam. 8121 R-78

Skrzydlata mozaika

CZYTELNICY pytają EUSTACHY PRZELOTOWIEC odpowiada

– Czy szybownik powinien przestrzegać diety?
– Tylko podczas krążenia w kominie. Na przeskoku wskazana jest nadwaga.

★

– Dlaczego lotnicy lubią dziewczęta?
– Bo dziewczęta lubią lotników.

★

– Czy modelarz jest lotnikiem?
– W takim samym stopniu jak model jest samolotem.

★

– Czy słynące z odwagi spadochroniarki rzeczywiście niczego się nie boją?
– Niektóre boją się tylko myszy we własnej szafie.

★

– Dlaczego statki latające nazywane są imionami istot nie latających, takich jak foka, lis, tarpan, itp?
– Wynika to po prostu z asekuranctwa, ponieważ taka nazwa powstaje już wtedy, kiedy jeszcze nie wiadomo czy dany szybowiec lub samolot będzie latał.

★

– Czy każdy pilot jest postacią wysokiego lotu?
– Każdy, ale niektóry tylko przy dobrej pogodzie.

★

– Jaka nota jest ideałem wyczynowego skoczka spadochronowego?
– Zero.

HEK

Sprawdź sam siebie, czyli PSYCHOZABAWA

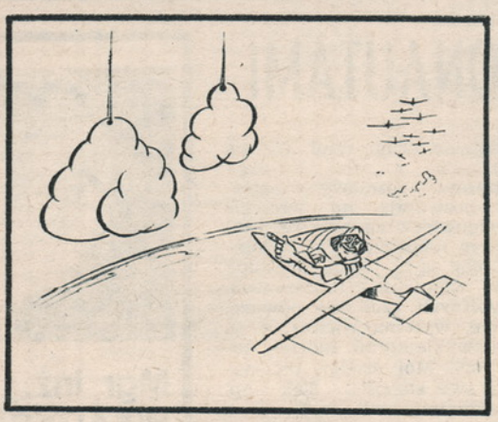
Przeczytaj poniższy tekst uważnie, a następnie, w ciągu 30 sekund, odpowiedz na pytanie umieszczone na końcu. Prawidłową odpowiedź znajdziesz na dole tej strony.

...Jarek spojrzał na samolot dowódcy. Dzieliło go od niego aż dziesięć maszyn, ale „Jak" był doskonale widoczny. Samoloty leciały w równym szyku. Bardziej — pomyślał — wygląda to na defiladę, aniżeli bojowy lot w pobliżu frontu. Nieprzyjaciel jednak stracił już bojowego ducha i rzadko pojawiał się w powietrzu. Jarek spojrzał w górę, do tyłu, na prawo. Szyk zamykało jeszcze cztery samoloty. Potęga — uśmiechnął się i przeniósł wzrok na dół, gdzie o dwa tysiące metrów w szyku kolumny leciały Iły. Szyk miały zwarty. Dokładnie co trzydzieści metrów leciała jedna maszyna. Można się uczyć oceny odległości — powiedział do siebie Jarek. Od pierwszego Ila do ostatniego jest przecież równo trzysta metrów. Nagle zza chmury, rozbudowanego cumulusa, wyprysnęły samoloty wroga. Jeden. drugi... Cały szereg. Tuzin ich diabli nadali — zaklął Jarek.

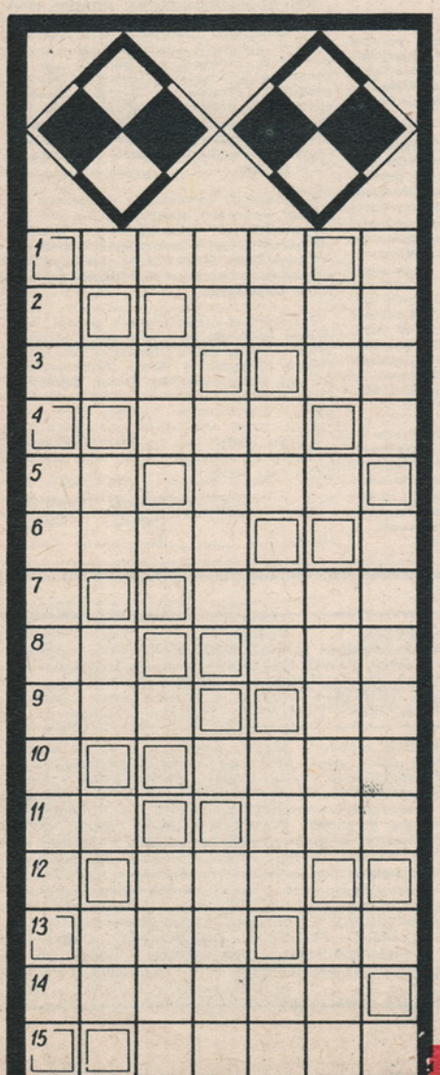
Pytanie: O ilu samolotach jest mowa w tym fragmencie?

Odpowiedź na naszą psychozabawę: W powietrzu było 16 „Jaków", 11 „Iłów" oraz 12 samolotów wroga – razem 39 maszyn.

(„Soaring")



– **Ładna? Tak, ale nie tylko: bardzo sympatyczna. Pełni służbę stewardesy na pokładach dalekodystansowych Il-62 czechosłowackich linii CSA.**



LOGOGRYF

Do logogryfu należy wpisać poziomo piętnaście wyrazów siedmioliterowych o podanych znaczeniach. Litery znajdujące się w polach oznaczonych podwójnymi liniami, czytane poziomo, dadzą rozwiązanie logogryfu.

Znaczenie wyrazów: 1 — prototyp polskiego śmigłowca jednomiejscowego, typu JK-1; 2 — członek ostatniej wyprawy załogowej na Księżyc; 3 — szybowcowy mistrz Polski w 1973 roku; 4 — byłe krakowskie lotnisko sportowe, na którym znajduje się Muzeum Lotnictwa i Astronautyki; 5 — twórca szybowca „Foka"; 6 — lina opuszczana z kosza balonu wolnego przed lądowaniem; 7 — senior polskiego lotnictwa, rekonstruuje historyczne samoloty; 8 — w skrzydle może być natarcia lub spływu; 9 — jeden z współtwórców samolotów MiG; 10 — pododdział lotniczy; 11 — zwycięski polski balon w zawodach o nagrodę Gordon-Benneta w 1935 roku; 12 — nowy port lotniczy Bukaresztu; 13 — znajduje się tam pierwsze zbudowane w Polsce planetarium; 14 — kolor jednego ze świateł pozycyjnych samolotu! 15 — zbudował pierwszy balon napełniony wodorem w 1783 roku.

Opracował: **JANUSZ PAŁACZ**

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do 4.XI. br., rozlosowane zostaną nagrody w postaci **bonów książkowych.**

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, ul. Widok 8, 00-023 Warszawa, **wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach.**

PANCERNI RAKIETOWI PODNIEBNI...

Pod tym tytułem — czynna była od 23 września do 21 października br., w Galerii Fotografiki Związku Polskich Artystów Fotografików w Warszawie przy Pl. Zamkowym 8, wystawa indywidualna STANISŁAWA SYNDOMANA, znanego i wysoko cenionego w kraju i za granicą fotografika redakcji tygodnika „Żołnierz Polski", zajmującego się tematyką wojskową. Na wystawie eksponowano 50 dużego formatu fotogramów, w czym — 20 pokazuje codzienne życie żołnierzy naszych Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju oraz jednostek powietrzno-desantowych i rakietowych. Wystawa, urządzona w 30-lecie Ludowego Wojska Polskiego, była pięknym artystycznie przeglądem twórczości Stanisława Syndomana, który — warto odnotować — jest stałym współpracownikiem „Skrzydlatej Polski". **(z)**

Na zdjęciu: Stanisław Syndoman w akcji.

PIĘKNE ESKIMOSKI

Na pokładach samolotów skandynawskich linii lotniczych SAS, kursujących na trasie z Kopenhagi do Rejkjawiku (Islandia), często można spotkać podróżujących Eskimosów. Oto cztery urocze przedstawicielki tego koczowniczego narodu, udające się na wycieczkę do Islandii. Niezwykle piękne są eskimoskie stroje ludowe, czego dowodem — zdjęcie.